

UNIVERSITÉ DE LYON - FACULTÉ DES LETTRES

LE PORT DE GÈNES
ET
LE PORT DE MARSEILLE
ÉTUDE COMPARATIVE

THÈSE POUR LE DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ

soutenue le Juillet 1928

PAR

Maurice BYÉ

Docteur en Droit

Président : M. ZIMMERMANN, de la Faculté des Lettres

Suffragants : MM. René GONNARD, de la Faculté de Droit
ALLIX, de la Faculté des Lettres

PARIS

LIBRAIRIE FELIX ALCAN

108, Boulevard Saint-Germain



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553412_0003

UNIVERSITÉ DE LYON - FACULTÉ DES LETTRES

LE PORT DE GÊNES

ET

LE PORT DE MARSEILLE

ÉTUDE COMPARATIVE

THÈSE POUR LE DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ

soutenue le Juillet 1928

PAR

Maurice BYÉ

Docteur en Droit

Président : M. ZIMMERMANN, de la Faculté des Lettres

Suffragants : MM. René GONNARD, de la Faculté de Droit

ALLIX, de la Faculté des Lettres

PARIS

LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN

108, Boulevard Saint-Germain



PRÉFACE

En 1925, au cours d'un débat à la Chambre Italienne à l'occasion de la souscription du dollar, initiative de contribution volontaire partie de Gênes et qui remporta un plein succès, M. Mussolini exprimait la gratitude du pays envers Gênes en l'appelant « Le premier port de la Méditerranée ». Le Président du Conseil traduisait ainsi le sentiment de légitime fierté avec lequel tout le peuple italien considère le développement vraiment prodigieux du grand emporium ligure, porte de la puissante région industrielle Lombardo-Piémontaise. L'amour-propre des Génois peut être satisfait de cette place de premier rang que leur port se voyait ainsi publiquement et solennellement attribuer. Dans sa longue rivalité avec Marseille, l'année 1925 venait de marquer, pour Gênes, un avantage important.

« Pour bien comprendre, écrit M. Paul de Rousiers, dans son ouvrage sur les Transports Maritimes, ce qui se passe à un moment donné dans l'industrie des Transports Maritimes, il faudrait pouvoir saisir tout ce qu'elle reflète, c'est-à-dire, une image à peu près complète de la vie économique du monde. Il y a là de quoi décourager des vues trop ambitieuses. Il y a aussi de quoi susciter un vif désir de pénétrer le plus possible le mystère de cet organisme en liaison intime avec tant et de si importants phénomènes. »

Ce qu'écrit M. de Rousiers de l'industrie des Transports Maritimes, s'applique à toutes les questions maritimes en gé-

néral, à l'économie des grands ports modernes, en particulier.

Chargé d'une enquête sur le fonctionnement du Consorzio de Gênes, en vue de la préparation de la loi du 5 janvier 1912, M. Bourgougnon, Ingénieur en chef du port de Marseille, concluait ainsi son rapport, présenté au Ministre des Travaux Publics : « Des constatations qui précèdent, il est permis de déduire que la réforme du régime administratif des ports pourrait, non pas être calquée sur l'organisation du Consorzio, mais s'en inspirer sur bien des points ».

Effectivement, l'exemple du statut administratif du port de Gênes ne fut sans doute pas sans action sur les rédacteurs de la loi de 1920, qui établit en France le régime de l'autonomie.

Une étude attentive du port de Gênes ne pourrait-elle pas apporter d'autres suggestions précieuses ? Son organisation ouvrière, financière, son outillage ne sont-ils pas en quelque manière, des modèles ?

La grande cité provençale et la grande cité ligure sont trop proches pour ne pas exercer l'une sur l'autre de puissantes influences.

Leur proximité n'empêche pas les deux ports de posséder chacun une économie très particulière, reflet de l'économie de leurs patries réciproques.

Or, l'Economie Italienne se présente, à l'heure actuelle, avec certains caractères singulièrement intéressants. Le régime d'autorité instauré en 1922 — et, déjà en germe bien auparavant — influe sur l'organisation administrative, ouvrière et financière, sur les prix et sur les transports.

Modèle possible pour nos ports méditerranéens, échantillon remarquable d'une économie nationale très particulière, Gênes apparaît pour les Français, pour ceux du Sud-Est surtout, comme la rivale de Marseille.

Est-il vrai, comme le proclame M. Mussolini, que Marseille, ait, cette année, perdu au profit de sa voisine, la première place qu'elle conservait depuis longtemps, parmi les ports méditerranéens ? Et surtout — l'intérêt domine ici l'amour-propre — Gênes a-t-elle accru son trafic au détriment de Marseille ? Existe-t-il entre les deux ports une rivalité vérifiable et profonde, née d'une similitude de fonctions et d'une communauté de zones ?

Si l'on examine la carte de la Suisse, pays sur le territoire duquel se heurtent les influences génoise et marseillaise : l'œil est attiré par cette longue ligne qui fuit vers le nord de Bâle, vers Strasbourg. Voie de pénétration incomparable, tentacule lancé par les ports du Nord vers le centre de l'Europe, le Rhin n'est-il pas le rival très réel et très dangereux, non pas seulement de Gênes, mais aussi de Marseille et de tous les ports méridionaux ?

Dans quelle mesure certaines réductions de tarifs, certains mouvements de change, certains grands travaux à entreprendre sont-ils capables de repousser vers le Nord les limites des arrière-pays soumis à l'influence de Gênes et de Marseille ? Gênes et Marseille lutteront ici côte à côte pour la cause commune des ports méditerranéens.

A la fin de cette préface, j'ai le devoir de remercier tous ceux qui ont bien voulu, avec une grande obligeance, apporter à mon enquête le concours indispensable de leur appui, de leurs conseils, de leurs connaissances techniques et documentées :

En premier lieu, la Faculté de Droit de Lyon et son éminent Doyen qui, en m'accordant le prix Rosset, m'ont donné un haut témoignage de leur confiance ; M. le Professeur Gonnard, qui, avec son habituelle obligeance, a bien voulu me montrer tout l'intérêt qu'il y aurait à entreprendre cette enquête et me donner ses directives et ses précieux conseils ;

M. le Professeur Lameire, M. René Hoffherr, à qui je dois également de très utiles suggestions.

A Marseille, la Chambre de Commerce m'a ouvert toutes grandes sa bibliothèque et ses archives. Elle m'a donné l'appui de sa très grande influence à l'étranger. Je dois cette insigne faveur à M. Henri Brenier, Directeur général des Services, qui voulut bien répondre à mes multiples requêtes avec sa haute compétence et son amabilité dont j'ai suffisamment usé, certes, pour la connaître.

Je prie M. Bardoux, Secrétaire général, M. Ancey, Directeur du « Sémaphore », M. Michel, Bibliothécaire, de trouver ici l'expression de ma reconnaissance.

De très précieux renseignements m'ont été fournis par le Consorzio autonome du port de Gênes, la grande entreprise d'exportation de blé « Odino », l'Administration des chemins de fer de l'Etat Italien, la Compagnie Fraissinet, les Corporations fascistes, l'Administration des Chemins de Fer P.-L.-M., la Chambre de Commerce suisse de Gênes, la Chambre de Commerce française de Genève, la « Navigation du Rhin » de Strasbourg, l'Administration fédérale des Blés de Berne, le Comité Central des Armateurs de France et, particulièrement M. Paul de Rousiers, l'éminent spécialiste des Transports Maritimes.

Que la Faculté des Lettres de Lyon, son très distingué Doyen M. Ehrhard et, très spécialement M. Zimmermann veuillent bien agréer l'expression de ma très respectueuse gratitude.

Ouvrages consultés pour l'établissement de ce rapport ⁽¹⁾

I. — Documents

A. — *Statistique*

Publications du Consorzio (Stab. Tip. Frat. Pagano. Via Carlo Felice, 15-6, Genova) :

Movimento complessivo marittimo e commerciale nel porto di Genova (Années : 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926. Une brochure par année).

Il porto di Genova nel 1925.

Bulletin mensuel.

Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1925-26.

Publications de la Chambre de Commerce :

Bulletin mensuel.

Publications du Ministère des Travaux publics :

Movimento della navigazione nei porti del regno (annuel : 2 vol.).

Relazione delle Ferrovie dello Stato (annuel).

Publications diverses :

Prof. BACCHI. — Annuario statistico italiano (Milan, Université, Bocconi, editrice) (annuel).

G. MORTARA. — Prospettive economiche (S. Ed. Leonardo da Vinci. Città di Castello) (annuel).

Camera di Commercio di Milano : Numeri indici settimanali.

(1) Il ne s'agit pas ici d'une bibliographie complète. Nous avons évité de mentionner un certain nombre d'ouvrages sur notre sujet, ne voulant inscrire que ceux qu'il peut être actuellement utile de consulter, c'est-à-dire, en général, les plus récents.

Statistical abstract for foreign countries (His Majesty's Stationery office) (annuel).

Chambre de Commerce de Marseille : Statistique du Port de Marseille et annexes (Imp. du Sémaphore, 19, rue Venture, Marseille).

Chambre de Commerce de Marseille : Marseille, Le Port, la Ville, la Région (*ibid.*), 1922.

Henri BRENIER. — Le Port de Marseille. Statistiques et notes sommaires (*ibid.*), 1927.

Ministère des Travaux publics : Tableau du commerce général et de la navigation en France.

Cours des frets

Bulletin d'Informations du Comité Central des Armateurs de France (7), boul. Haussman, Paris).

Bulletin de l'Institut International du Commerce (Palais d'Egmont, Bruxelles) (depuis 1920 : mensuel).

Wirtschaft und Statistik.

The Economist.

The Statist.

The Syren.

The Daily Freight (publié par la revue : Fairplay, 51-56, Palmerston house, 51, Bishopsgate, London).

ANGIERS. — *Fifty years freight* (publié par Fairplay, *ibid.*), 1920.

B. — *Législation*

Publications du Consorzio (Stab. Tip. Frat. Pagano pour la plupart) :

Legge costitutiva del Consorzio autonomo (1903).

Regolamento del 11 aprile 1926.

Regolamento speciale del porto di Genova (1926).

R. per il lavoro dei Carboni Minerali (1925).

R. per la prevenzione degli infortuni sul lavoro in porto (1925).

R. per la distribuzione dei vagoni negli Scali Ferroviari marittimi (1925).

R. e tariffe a forfait per le imprese di sbarco (1924).

R. e tariffe per l'esercizio delle grue (1926).

Norme e tariffe (relatifs aux différents travaux).

Ouvrages généraux

Cesare FESTA. — Guida del Porto di Genova (Genova, Giacomo Luzzati, editore, 1922).

Epicarmo CORBINO. — Il Porto di Genova. *Giornale degli Economisti* (Milano, 26 via Canova), 1922.

- Du même. — En 1921 et 1923, des études sur les différents ports italiens (*ibid.*).
- F. P. — Il porto di Genova nel 1925. *Giornale degli Economisti*, janvier 1927.
- Emilio GALLO. — Chronique de Gênes, dans le *Bulletin économique et financier du « Sémaphore »*, de Marseille (19, rue Venturo), hebdomadaire : Chroniques du 7 février et du 14 mars 1926; du 20 février et du 4 mars 1926.
- Corriere Mercantile* : Chroniques.
- Revue des Deux-Mondes*: 15 mai 1904, L. P. DUBOIS: Gênes et Marseille. 1^{er} juillet 1901, R.-G. LEVY : Anvers, Gênes, Rotterdam.
- Fortini PINO. — Genova e Marsiglia. Palermo, *Volontà*.
- ROBYNS. — Le Port de Marseille. *Revue Economique Internationale*, 1922, I.

Ouvrages spéciaux

CHAPITRE PREMIER

- Nouveau Recueil général des Traités*. Continuation du Grand Recueil de G.-Fr. de Martens, par H. TRIEPEL. Leipzig, librairie Thoder-Weicher.
- Ch. PICARD. — Le chemin de fer du Simplon et les intérêts de la Suisse, de la France et de l'Italie (*Thèse*, 1908).
- JOBAT. — Convention du Saint-Gothard. *Revue Economique Internationale*, 1913, I.

CHAPITRE II

- DE ROUSIERS. — Les grandes industries modernes, IV : Les transports maritimes. Paris, Colin, 1926.
- Revue Politique et Parlementaire* : Chronique des Transports. Cf., en particulier : mai 1926, Tonnages français et italiens.
- Epicarmo CORBINO. — Economia dei Trasporti marittimi (Soc. Ed. Leonardo da Vinci, Città di Castello, 1926).
- Du même. — Sviluppo della Navigazione italiana. *Giornale degli Economisti*, 1922.
- Du même. — Protezionismo marittimo in Italia. *G. d. E.*, 1921.
- MARCHETTI. — Contributo allo studio delle linee di navigazione sovvenzionate. *G. d. E.*, 1922.
- La Protection de l'Industrie maritime en Italie. *Le Sémaphore*, 11 avril 1926.
- MARVAUD. — Le commerce maritime français et le pavillon national. *Revue Economique Internationale*, 1924, II,

GREGG. — The decline of tramp shipping. *Quarterly Journal of Economics*, 1926, Chap. III.

CHAPITRE III

Giornale degli Economisti (1921). L'émigration Ligure.

Sulpizi FRANCESCO. — Il problema dell' Emigrazione dopo la rivoluzione fascista. *Riforma Sociale* (1924).

René GONNARD. — Essai sur l'histoire de l'émigration. Librairie Valois, 1928.

CHAPITRE IV

Per la riforma della legge costituiva del Consorzio : *Rapport de la Chambre de Commerce* (Gênes, 1918); *Rapport de la Municipalité* (Gênes, 1922).

Inchiesta Boniño (Gênes, 1922, Tip. Olivieri).

ALBERTAZZI. — Lavori nel porto di Genova. *Annali dei Lavori pubblici* (1925, fasc. IV).

E. HUYARD. — Vers l'autonomie des ports de commerce (Feret et Fils, Bordeaux, 1925).

Compte rendu de la Commission d'enquête sur le fonctionnement des ports de commerce français. *Bulletin de la Chambre de Commerce de Marseille*, 1924, p. 513 et 836.

Régime administratif des ports de commerce non autonomes (*ibid.*, p. 409).

CHAPITRE VI

DE RAULIN. — La grande détresse des ports français. *Revue Politique et Parlementaire*, 1926, II.

Insuffisance des crédits budgétaires pour les ports maritimes. *Bulletin de la Chambre de Commerce de Marseille*, 1925, p. 796 et 1076.

CHAPITRE VII

Ing. Coen CAGLI. — Di una futura sistemazione del porto di Genova, 1926.

ALBERTAZZI. — Lavori nel porto di Genova. *Annali dei Lavori pubblici*, 1925, fasc. IV.

CHAPITRE VIII

BELLET. — Zones et ports francs. *Revue d'Economie Politique*, 1917. *Bulletin de la Chambre de Commerce de Marseille* (1925) :

P. 63-326. Extension des gares de Marseille.

P. 550. Les Silos.

P. 295. Zones franches.

- E. ANCEY. — Le nouveau programme d'extension du Port de Marseille.
Bulletin Economique et Financier du Sémaphore, 23 novembre 1924.

CHAPITRE X

- E. MONTAGNE. — La fonction industrielle du Port de Marseille. Typ. Barlatier, 19, rue Venture, 1924.
- DI NOÏA. — I. Porti. *Giornale degli Economisti*, 1920.
- SMADJA. — Le Rôle économique du Port de Marseille (*T.* Paris, 1925).
- Cap. Giorgio RICCI. — I Porti e la loro funzione nella Economia mondiale (Livorno, Soc. Belforte e Cie, 1926).
- H. PERRIN. — La navigation dans la vallée du Rhône et les projets étrangers de voies navigables (*Thèse*, Dijon, 1912).
- STRAUSS. — Le Port d'Anvers. *Revue Economique Internationale*, 1920, I. *Ibid.*, 1922, I. *Ibid.*, 1923, II.
- LUCIUS. — Bas-Rhin économique et Port de Strasbourg. *Revue d'Economie Politique*, 1924, p. 933.
- BALMER. — L'artère fluviale transhelvétique. Travail présenté au *Congrès National de Navigation intérieure* (5^e Session, Strasbourg, 1^{er}-5 septembre 1919).
- Exportateur Français*, 17 mars 1927, Marseille. Porte de la Suisse.
- La Navigation du Rhin.
- La Navigation du Rhin: 10, place Gutenberg, Strasbourg (mensuel).
- La Régie Fédérale des Blés. Tirage à part de l'*Annuaire Agricole de la Suisse*. Berne, Imprimerie fédérative. S. A. 1925.
- C. BOREL. — La Voie Navigable suisse du Rhône au Rhin. Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin (sans date).
- Du même. — Enquête économique de 1923. Rapport présenté par le Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin à l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin.
- Du même. — Conférence à l'Association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. Compte rendu de l'Assemblée générale ordinaire du 1^{er} avril 1927.
- Des canaux! Des bateaux! organe de l'A. S. N. R. R., 10, place de la Madeleine, Genève (mensuel).
- Société Suisse de Surveillance Economique. Rapport de son activité. 1915-1919. Berne, 1920.
- Bulletin Economique de la Chambre de Commerce Suisse en Italie* (Tous les 2 mois). Gênes, via Peschiera, 6.

Principales abréviations utilisées au cours de ce rapport

Mov. complessivo : *Movimento complessivo della Navigazione nei Porti del Regno.*

G. d. E. : *Giornale degli Economisti.*

R. E. I. : *Revue Economique Internationale.*

R. E. P. : *Revue d'Economie Politique.*

Riv. Mar. : *Rivista Marittima.*

R. P. P. : *Revue Politique et Parlementaire.*

Les autres périodiques sont toujours désignés complètement.

Le signe / ou sh. se lit : shilling.

Le signe £ se lit : livre sterling.

Le signe L. it. se lit : lire italienne.

Le signe Fc. se lit : franc.

Notes statistiques

Ce rapport était écrit en octobre 1926 : L'ensemble des renseignements provenant de notre enquête personnelle doit donc être rapporté à cette date.

Un certain nombre de données statistiques ne pouvaient être fournies que par la publication du Ministère des Travaux Publics : *Movimento della Navigazione nei porti del regno* ; La distinction du tonnage naviguant en navigation de cabotage, internationale et d'escale, le chiffre des navires sur lest, etc (Cf. p. 49). Ces données se rapportent à l'année 1922, leur publication subissant toujours un important retard. Il est vrai qu'en ces matières l'étude des pourcentages seule était intéressante. Actuellement (juillet 1927), on peut consulter la publication concernant l'année 1923.

Pour l'étude du mouvement du Port, nous avons cru devoir juxtaposer les chiffres se rapportant aux années 1925 et 1926. L'année 1926, en effet, a le privilège d'être la plus récente, mais elle ne peut être considérée comme une année normale : La grève des mineurs britanniques a complètement bouleversé l'économie des transports maritimes, et les ports surtout charbonniers, comme Gênes, ont été particulièrement affectés. L'année 1925, au contraire, marque l'apogée de l'activité génoise dans les conditions normales de son développement.

Les chiffres relatifs au mouvement du trafic génois sont, en principe, ceux fournis par les *publications du Consorzio*. Ils diffèrent assez notablement de ceux offerts par les statistique douanières, comme il peut apparaître au tableau ci-dessous :

STATISTIQUES DU CONSORZIO				STATISTIQUES DOUANIÈRES		
	Navires	Jauge	Marchandises	Navires	Jauge	Marchandises
1923	8.791	14.015	6.401	8.053	13.161	6.328
1924	9.607	15.752	7.455	9.094	15.354	7.471
1925	10.225	17.787	7.720	10.245	16.382	8.242

La différence particulièrement importante qui peut être relevée, en 1925, dans les chiffres des marchandises transportées provient de ce que les statistiques douanières comprennent le charbon de soute (528.000 tonnes) que les statistiques du Consorzio, à partir de cette date, excluent en principe. Nous avons pris soin de spécifier, chaque fois que cela a semblé nécessaire, la présence ou l'absence du charbon de soute (bunkers). A défaut de cette spécification, les données devront être entendues *le charbon de soute compris* (cf. spécialement les tableaux des pages 25-27).

De même, à défaut d'indication contraire, le charbon de soute sera compris dans les données relatives à Marseille.

Les provisions de bord autres que le charbon de soute (cf., p. 81) n'entrent pas, en principe, dans nos données.

Marseille, comme Gènes, possède des statistiques de deux provenances : Celles de la douane et celles de la Chambre de Commerce et de la Capitainerie du Port. Nos données se rapportent, en principe, à ces dernières fournies par les divers ouvrages cités en Bibliographie. Les chiffres donnés pour Marseille en l'année 1926 ne sont que des chiffres provisoires.

Les statistiques ferroviaires italiennes, par raison d'économie, sont depuis la guerre assez sommaires. Comme on ne peut connaître que par elles le détail des exportations génoises, cette concision n'allait pas sans inconvénient. Un progrès est marqué en l'année 1926 (cf., p. 82 et p. 164).

Enfin, les données financières se rapportent au budget (prévisions) pour l'exercice 1926-1927 et aux comptes de l'exercice 1925-1926. L'exercice va de juillet à juillet. L'exercice 1926-1927 aura été le premier, depuis 1922, jouissant du fonctionnement normal des organismes consortiles.

LE PORT DE GÊNES

Son Activité - Son Organisation - Sa Fonction Economique

CHAPITRE PREMIER

Conditions historiques du développement du port de Gênes

L'économie des transports maritimes est sensible à de multiples influences ; l'industrie de la navigation est une industrie de reflets. Aussi l'étude des « Conditions historiques de développement » d'un port, doit-elle être conduite avec quelque ampleur et envisager les principaux événements influant sur la vie de ce port ; qu'il s'agisse soit de faits modifiant la situation politique et économique de son arrière-pays, soit d'innovations introduites dans le fonctionnement du port même, soit de bouleversements apportés dans la répartition ou l'économie particulière des marchés et débouchés mondiaux du port envisagé.

Ne voulant examiner, dans l'historique que nous nous proposons de faire, que les seules circonstances ayant contribué à la formation de l'économie portuaire Gênoise moderne, nous nous interdisons le domaine de l'Histoire politique générale, voire même locale, quelque intéressante qu'elle soit en elle-même.

SECTION I

Situation géographique du Port de Gênes
et son histoire des origines à 1815

Sur l'étymologie du nom de Gênes on a beaucoup discuté. S'agit-il de *Janua* (la porte) ou de *Genu* (le genou) (la forme de la côte pouvant être comparée à celle d'un genou replié) ? Quoiqu'il en soit, il est à présumer que, dès l'époque ligure, une agglomération existait sur l'emplacement de Gênes.

La situation était, en effet, exceptionnellement favorable : L'Appennin Ligure n'est percé que de deux grandes voies de communication avec les riches plaines du Nord : L'une, à la jonction des Alpes et de l'Appennin, empruntée par la ligne Turin-Savone ; l'autre, le col des Giovi, empruntée par la voie Alexandrie-Novî-Gênes. Cette dernière voie, quoique assez élevée (1.000 m.), était destinée à prévaloir sur l'autre (bien qu'elle ne l'ait jamais fait d'une manière absolue), parce que le littoral étant, à Gênes, beaucoup plus enfoncé dans les terres qu'à Savone, le parcours Turin-Gênes est presque aussi court que celui de Turin-Savone ; tandis que, d'autre part, la Lombardie entière a Gênes pour débouché naturel.

Les situations de Gênes et de Marseille, la position des grandes villes de la Gaule Cisalpine et de celles de notre Sud-Est, relativement à leurs débouchés maritimes, offrent de remarquables analogies.

Gênes, comme Marseille, comme Tyr, Sidon, Venise, comme toutes les grandes cités commerçantes des époques troublées, s'est bien établie au terme d'une voie de pénétration ; mais sur une position suffisamment protégée contre les incursions des barbares de l'intérieur. Comme Marseille, elle a sa ceinture montagneuse. Les Apennins jouent le rôle

des collines de la Garde, du quartier de la Plaine, toutes proches du vieux Marseille et des escarpements de Marseille-Veyre, de la Sainte Baume, de la Nerthe, plus lointains.

Mais la cité phocéenne a, par sa situation même, un triple avantage : d'abord, un port naturel, le vieux port, belle calanque faisant suite aux magnifiques abris, au « collier d'émeraudes » des massifs côtiers de Cassis, de Marseille-Veyre et de la Nerthe. Gênes, au contraire, dut, dès le ^{xiii}^e siècle, entreprendre le travail considérable de la construction de son Môle Vieux. Marseille a, d'autre part, des communications plus faciles avec l'arrière-pays : Si le tunnel de la Nerthe (4.600 m.) est un ouvrage important comparable aux nombreux travaux d'art des Giovi, la route historique nationale, la route de Marius et de César, la route d'Aix offre peu de difficultés. Enfin, et surtout, quand Marseille voulut sortir de ses anciennes murailles du quartier du Panier ou de l'Abbaye de Saint-Victor, elle ne se heurta pas à des obstacles infranchissables. Vers le Nord, les collines sont étagées en paliers très doux ; vers l'Est, entre la Plaine et Notre-Dame-de-la-Garde, une large dépression, suivie par les rues principales, joint le vallon de la Cannebière à la vallée de l'Huveaune. La vallée de l'Huveaune, il est vrai, du Prado à Aubagne, n'est pas une plaine considérable ; elle a été cependant suffisante pour permettre l'établissement d'un noyau industriel important.

Marseille, grâce à ces possibilités d'expansion, s'est constituée en port industriel.

Gênes, même la grande Gênes du décret de 1925 ⁽¹⁾, est et ne peut être qu'une ville linéaire.

Pressée par son cadre de montagnes inaccessibles (les sommets dominant immédiatement la ville atteignent de tous côtés 400 et 500 mètres), elle a dû se développer en T

(1) Un décret de 1925 annexe à Gênes 11 communes voisines de Nervi à Voltri et à Rivarolo.

renversé. D'un côté, un front de mer très étroit de 25 kilomètres, de Voltri à Nervi, coupé en maints endroits, de lits de torrents (Polcevera, Bisogno) et d'éperons rocheux exigeant des tunnels (entre Sanpier d'Arena et la station Principe, entre S. Principe et Piazza Brignole, entre Piazza Brignole et Quarto, Quinto et Nervi...); de l'autre, une avancée dans les terres, le long du torrent Polcevera, de Sanpier d'Arena à Rivarolo, longue ligne de bâtiments pressés au fond de la vallée étroite qui monte vers le col de Giovi : Des travaux même grandioses, comme la démolition à la mine de la Colline de la Chiapella, derrière le Phare, ne sauraient remédier à ce vice originel d'une cité qui ne peut, faute de place, être une cité industrielle comparable à Marseille.

Celle-ci, il est vrai, pouvait, à l'époque contemporaine, se trouver étouffée, même dans son cadre relativement large de l'Estaque à Aubagne, parce que les dépenses de camionnage interdisent l'établissement d'industries au delà d'un certain rayon autour du quai de déchargement. Mais l'initiative hardie de la Chambre de Commerce — initiative qui témoigne d'une remarquable suite de vues chez les dirigeants de notre plus vieille Compagnie de représentants du commerce local, d'une foi profonde dans les destinées de l'antique République Phocéenne et Provençale, d'une volonté agissante qui sut trouver l'argent nécessaire et réaliser une œuvre grandiose, comparable aux plus grandioses, en joignant à l'Estaque, par un canal et un tunnel de 7 kilomètres, la vaste nappe de l'Etang de Berre et les immenses espaces plats et incultes de la Crau — ouvre à l'industrie marseillaise une possibilité d'extension indéfinie que Gènes ne peut envisager.

La voie ferrée — et peut-être un jour la voie d'eau — relie Marseille au grand centre manufacturier de la région lyonnaise ; elle joint également Gènes et Milan.

Leur situation de capitales de la Gaule Transalpine et de la Gaule Cisalpine, de cités-marchés aux frontières de l'Empire Germanique, ont créé entre Lyon et Milan de profondes analogies historiques, artistiques, économiques...

Mais les deux villes de la Soie, qui sont également devenues des centres métallurgiques, ont développé leurs industries dans des conditions bien différentes : Lyon, à proximité de riches bassins miniers ; Milan, dans une région entièrement dépourvue de mines.

Aussi la région lyonnaise ne demande pas à Marseille des marchandises pondéreuses ; le Milanais et le Piémont, au contraire, doivent trouver sur les quais de Gênes leur « mine de houille ». D'où une différence essentielle entre les deux ports.

Mais Milan et Turin, comme Lyon et Grenoble, sont en train de se libérer en partie de la tutelle de la Houille noire et de trouver dans les torrents Alpains de nouvelles forces motrices.

Lyon, comme Milan, est, enfin, une « plaque tournante » des voies européennes, une porte de la Suisse et de l'Europe Centrale. C'est en Suisse que les zones d'influence de Gênes et de Marseille viennent toutes deux s'éteindre et se heurter, très faiblement il est vrai, menacées qu'elles sont par de communes et plus puissantes rivales.

Car Strasbourg et Bâle sont les sentinelles avancées des ports du Nord, et le Rhin vient, comme un tentacule dirigé des bassins de Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Brême, Hambourg vers le Centre de l'Europe, s'emparer du trafic du centre européen. Les influences septentrionales et germaniques viennent dans l'ordre économique affronter les influences méditerranéennes sur cet antique champ de bataille des Cantons Helvétiques, de la Rhétie, de la Bourgondie.

Ainsi, d'une part, la position même de Gênes la préparait à un grand avenir ; mais, d'autre part, les immuables condi-

tions géographiques mettaient à sa prospérité certaines entraves.

La cité ligure fut peuplée par les Romains. On a retrouvé de nombreux sarcophages de cette époque et les débris antiques encastrés dans la maçonnerie de plusieurs églises romanes, entre autres de la délicieuse petite église San Matteo, suffiraient à le prouver.

Elle traversa le haut Moyen-Age et sortit de l'obscurité dès le *xi^m* siècle. C'est l'époque des premières luttes contre *Pise*, en *Corse* et en *Sardaigne*, et de la construction de quelques-uns de ces cloîtres, de ces porches et clochers romans moins célèbres à Gênes que les palais du *xvii^e* et du *xviii^e* siècles et pourtant si sobres et si beaux. Puis, ce sont les guerres contre *Venise*, rivale souvent heureuse de Gênes en Orient, les transports des Armées des Croisés.

Les routes maritimes génoises conduisent, à cette époque, vers la *Syrie* et surtout la *Mer Noire*. Les côtes de *Crimée* et du *Caucase* sont semées de Comptoirs Génois : Là, à travers les steppes de Mongolie ou à travers la Géorgie, la Caspienne et le Turkestan, arrivent les riches étoffes de Chine, les épices des Indes, que les Vénitiens, eux, vont chercher à *Alexandrie*.

La connaissance que les Génois avaient du Cathay, l'intérêt qu'ils purent prendre au voyage des Missionnaires chez les Mongols, avec qui ils étaient constamment en contact et à des expéditions comme celle de Marco Polo, ne furent peut-être pas étrangères à la décision de Christophe Colomb, qui chercha par l'Occident le chemin des Indes.

Il faut cependant attendre le *xiii^m* siècle pour assister à la création de quelques éléments de l'organisation du port de Gênes, telle qu'elle nous apparaît encore aujourd'hui. Le Môle Vieux est complètement reconstruit en 1283.

L'apogée de la République Génoise date du *xiv^m* siècle. C'est alors que la « Caravana », la plus ancienne corpora-

tion ouvrière du port, se voit conférer ses privilèges. C'est alors aussi que Jean Lemaigre de Boucicault, gouverneur de la Ville sous Charles VI, fonde la Banque de Saint-Georges, qui devait jouer un rôle considérable dans les finances des royaumes européens. Le Consorzio autonome est aujourd'hui installé dans le magnifique palais de la Banque.

Au ^{xiv}^me siècle, Gênes, qui a définitivement abattu Pise, s'est emparée de la *Corse*, de *Minorque*, de plusieurs villes d'*Espagne*. Elle possède *Chio*, *Lesbós*, *Lemnos*, et des comptoirs au *Caucase*. On peut remarquer que Gênes, en s'installant dans l'Archipel, traçait les voies à l'Italie, toujours attirée vers le Dodécanèse et l'Asie Mineure.

A la fin du ^{xv}^me siècle, le plus grand enfant de Gênes, Christophe Colomb, venant, après Vasco de Gama, découvrir les routes de l'Atlantique, faillit amener la décadence définitive de sa patrie. Pourquoi désormais chercher en Colchide, en Syrie ou en Egypte les richesses péniblement amenées de l'Orient par les caravanes, à travers les déserts ? Les navires portugais et hollandais iraient les prendre dans leur pays d'origine ayant doublé le Cap des Tempêtes. Et le commerce américain était monopolisé par les vaisseaux espagnols, puis bientôt par les vaisseaux britanniques et français.

Chose remarquable, la route d'Orient perdue par Gênes ne fut jamais retrouvée par elle. Avant que l'ouverture du canal de Suez rendit aux anciens marchés d'Extrême-Orient, villes libres de la Méditerranée, le privilège des routes vers la *Chine* et l'*Inde*, Gênes, sollicitée par la rupture des « Pactes Coloniaux » et la liberté du commerce américain, s'était orientée vers les voies ouvertes par Christophe Colomb ; et, tandis que Marseille retrouvait la voie de l'Inde et de la Chine, Gênes continuait à faire porter son principal effort sur les lignes Atlantiques.

Au fond, il n'y a pas là un paradoxe.

Marseille, située à proximité du dernier isthme européen,

subit, dans son arrière-pays, pour les marchandises en provenance des pays atlantiques, la concurrence très efficace des ports atlantiques : *Bordeaux, Nantes, Le Havre*.

Mais, au point de vue de la répartition mondiale des surfaces maritimes, la Méditerranée peut être considérée comme un canal ou un golfe enfoncé dans l'intérieur de l'Ancien Continent. Il suffit donc que les ports de ce golfe soient assez loin de son ouverture pour n'avoir pas à redouter la concurrence des ports extérieurs du golfe, des ports atlantiques.

Et c'est le cas de Gênes :

Etant donné que les frêts Plata-Gênes (16 sh. 0 1/4) et Ports de l'Atlantique Nord-Américain ⁽¹⁾ - Gênes (17 sh. 3/4) sont presque égaux ou relativement peu supérieurs aux frets des mêmes provenances vers les Ports de l'Atlantique européen (Plata (16 sh. 0 1/4) Atlantique américain (12 sh. 3/4)), il est plus avantageux pour les navires de ces provenances de débarquer à Gênes pour les destinations de l'arrière-pays Génois.

En somme, on a souvent, peut être à tort, accusé les grandes découvertes de la désertion de la Méditerranée aux ^{xvi}^{me}, ^{xvii}^{me} et ^{xviii}^{me} siècles. La véritable cause de la désertion de la Méditerranée ne fut pas la découverte des routes nouvelles, mais la découverte de ces routes par les puissances atlantiques : Espagne, Portugal, France, Angleterre, Hollande, qui appliquèrent à leurs colonies et à leurs comptoirs le système du « Pacte Colonial ».

Si Christophe Colomb avait découvert un continent nouveau au profit de sa patrie génoise et non de la Castille, Gênes n'aurait pas souffert de sa découverte et aurait, tout aussi bien que Palos, reçu le chargement de ses vaisseaux.

Et si des puissances atlantiques n'avaient pas été maîtresses du commerce des plus riches contrées Extrême-Orient-

(1) North Range.

les et n'avaient pas tenu à assurer elles-mêmes ce commerce, il est probable que la route de Suez, même avec transbordement, plus courte infiniment, aurait prévalu.

L'Angleterre accepta le canal de Suez du jour où elle fut maîtresse de cette route vers les Indes.

Quoiqu'il en soit, le xvi^{me} siècle marque pour Gênes le commencement d'une décadence que le xvii^{me} et le xviii^{me} siècle continuent.

Cependant, les flottes génoises, sous la conduite des Doria, dont les beaux torsos placés dans le cloître de San Matteo commémorent les victoires, se couvraient de gloire contre les Napolitains, les Turcs et les Barbaresques. Le Doge Impérial Lescaro fut reçu à Versailles. En 1636, le Môle Neuf est construit.

Au xviii^{me} siècle, la domination de Gênes est disputée entre les Autrichiens et les patriotes; puis la ville tombe aux mains de l'armée révolutionnaire française. Masséna se laisse héroïquement assiéger dans la place. Gênes, chef-lieu d'un département français, fait partie de la République et de l'Empire.

SECTION II

De 1815 à 1885

Les causes de développement du port de Gênes au cours du xix^{me} siècle tiennent à trois ordres de faits :

Nouvelle organisation politique de l'arrière-pays génois : *Unité Italienne.*

Nouvelle organisation économique de l'arrière-pays génois : *Industrialisation et création d'un réseau ferré.*

Nouvelle organisation économique du marché mondial génois : *Navigation à vapeur, mise en culture et industrialisation de nouveaux pays d'outremer.*

1° *Séparée de l'Empire Français* par le traité de Vienne, la Ligurie est alors réunie au Piémont. Elle suit, au cours du XIX^{me} siècle, le sort de la Maison de Savoie : Les soldats génois prendront part à côté des Piémontais aux magnifiques campagnes de 1848 et 1859. Cette dernière donnera la Lombardie à Victor-Emmanuel. Puis Gênes devient le port des Chemises Rouges, la cité Garibaldienne où les Mille se rassemblent et s'embarquent vers la Sicile.

En 1870, l'unité italienne est parfaite. Mais le renversement des barrières douanières de l'Hinterland Ligure aurait peu servi au développement du port, si un obstacle beaucoup plus redoutable n'avait été abattu : la distance.

2° *La politique libre-échangiste de Cavour* (1851) et sa politique ferroviaire réveillèrent l'activité du port ligure. Du jour où le rail traversa le tunnel des Giovi (1.000 m.) au prix de multiples ouvrages d'art, l'avenir de Gênes fut assuré. L'industrie de Milan et un peu plus tardivement l'industrie de Turin prenaient un grand essor.

Mais Gênes n'était pas seulement marquée par la nature pour être « la fenêtre de la Gaule Cisalpine » ; elle pouvait mieux ; elle ambitionnait plus.

L'achèvement de *la percée du Mont-Cenis*, commencée surtout comme un ouvrage d'intérêt sarde, et terminée comme une des « épines dorsales du réseau européen », ne fut pas sans donner quelque activité supplémentaire à Gênes.

L'année où la première locomotive franchissait les Alpes fut celle qui vit se parachever l'unité italienne : 1870.

Douze ans après (1882), les Alpes étaient de nouveau traversées par un tunnel au *Saint-Gothard* (1). L'inauguration de cette voie suivait de peu le rapprochement italo-allemand et la dénonciation du traité français (1881) qui nous fit per-

(1) Le percement du Saint-Gothard, l'établissement des tarifs de ce chemin de fer ont donné lieu entre l'Italie, l'Allemagne et la Suisse à la signature de plusieurs conventions, dont on trouvera l'historique et l'analyse dans : Gobat : *Convention du Saint-Gothard*, R. E. I, 1913, I.

dre le premier rang dans le commerce extérieur italien et nous relégua au sixième. Elle allait détourner par la Belgique, l'Allemagne et la Suisse une partie au moins du trafic Grande-Bretagne-Italie jadis dirigée par le Mont-Cenis, et sur Gênes une partie sans doute du trafic suisse de Marseille (1).

De 1883 à 1887, le mouvement des entrées et des sorties passe de 4.878 à 5.213 milliers de tonneaux de jauge brute, soit un accroissement de près du cinquième.

De 1888 à 1902, le transit passe de 127.749 à 379.480 tonnes de marchandises, pendant qu'à Marseille, de 1881 à 1886, par l'effet de cette concurrence redoutable, le mouvement du transit décroissait et passait de 91.775 tonnes à 75.111 et 52.663.

En 1904, le trafic de Gênes représentait 9 % du trafic total par le Saint-Gothard. La réouverture de l'antique route des Armées du Saint-Empire, de Frédéric Barberousse et de Frédéric II, allait assurer la germanisation de Gênes au détriment de l'influence française. En 1904, on y comptait 50 familles françaises et 50.000 sujets allemands (2).

3° Comme la voie ferrée ouvrait un immense marché intérieur au commerce génois, un marché apte à recevoir les marchandises lourdes, charbons, minerais, céréales, la navigation maritime à vapeur, le percement du canal de Suez rendaient accessibles les pays de productions de ces mar-

(1) Voici les principaux Traités de commerce Italo-Suisses et Italo-Allemands, avec leurs références au *Nouveau Recueil général des Traités* de De Martens : 8 nov. 1879, Convention de commerce italo-suisse plusieurs fois prorogée (N. R. G. T., 2^e s., II, p. 74); 11 déc. 1880, Convention italo-suisse (2^e s., IX, p. 574); 22 mars 1883, Traité de commerce italo-suisse (2^e s., IX, p. 576); 4 mai 1883, Traité italo-allemand (2^e s., IX, p. 580); 23 janv. 1889, Traité italo-suisse (2^e s., XVII, p. 221); 6 déc. 1891, Traité italo-allemand (2^e s., XVII, p. 712); 19 avril 1892, Traité italo-suisse (2^e s., XVIII, p. 860); 13 janv. 1904, Traité italo-suisse (2^e s., XXXIII, p. 539 — XXXIV, p. 52); 1^{er} juillet 1918, Traité italo-suisse (3^e s. XII, p. 310); 28 août 1921, Traité italo-allemand (3^e s., XVI, p. 245). Enfin, un accord économique italo-allemand a été signé en 1925 : Cf. Frisella-Vella Giuseppe, *les Traités de commerce entre l'Italie et l'Allemagne*, de 1882 à 1925 (*Rif. Soc.*, 1925).

(2) D'après M. P. L. Dubois la cit. p. 404 le chiffre est une indication mais semble bien exagéré!

chandises. En 1825, le *Fulton* effectuait le premier voyage transocéanique entrepris par un steamer; en 1852, le *John-Bowes*, premier navire à vapeur destiné au transport du charbon, était lancé.

Ces progrès techniques, qui diminuaient le coût des transports dans des proportions considérables, étaient accompagnés d'une forte augmentation du tonnage mondial. Ce tonnage, qui était, d'après les statistiques de Kiaer, de 41,2 millions de tonneaux en 1860, atteignait déjà, en 1885, 117,3 millions de tonneaux. Sous l'effet de cette double action, le taux des frets ne cesse de s'abaisser. Le fret moyen des marchandises communes à destination de l'Extrême-Orient était de 625 fr. en 1862 et de 65 à 70 fr. en 1882.

Le 17 novembre 1869 était inauguré le Canal de Suez qui rouvrait à Gênes le chemin de ses antiques destinées orientales et la plaçait sur « la ceinture maritime du monde ».

Le développement de la navigation a-t-il suscité la naissance à la vie économique de nouveaux continents ou le développement économique de ces nouveaux continents est-il la cause du développement de la navigation ?

L'une et l'autre de ces propositions sont en partie justes :

Avant 1800, à un taux optimum de 15 cents, par tonne, le blé, au prix de 1 dollar le boisseau, aurait vu sa valeur entière consommée dans le transport au bout de 330 milles (Clive Day). Aussi les pays transocéaniques n'avaient pas intérêt à produire, ne possédant pas de débouché.

La culture croît dans les pays neufs selon une certaine proportion relativement à l'exportation. L'exportation de blé et de maïs des Etats-Unis était en 1866-67, 1872-73 de 56 millions 5 boisseaux Winchester (1); en 1873-74, 1882-83 de 118 millions 1. Parallèlement les espaces cultivés en céréales aux Etats-Unis étaient:

En 1850 de 113.033 milliers d'acres.

(1) Vaut 0,9692 du boisseau impérial anglais.

En 1880 de 284.771 milliers d'acres.

En fait, le *xix^{me}* siècle vit apparaître des centres de production et d'exportation aussi importants que les Etats-Unis de l'Ouest, l'Amérique du Sud, l'Australie, l'Afrique du Nord. Les ports chinois et japonais sont ouverts, l'âge de la houille — en attendant celui de la houille blanche — a sonné.

Par un étrange cercle vicieux le développement même des transports à vapeur est une source de fret. La houille que les chemins de fer exigent dans les gares et les paquebots aux escales, doit être transportée par les chemins de fer et les navires aux gares et aux escales : Gênes connaît sur une grande échelle cette fonction répartitrice.

Pour participer à la croissance mondiale et profiter des causes de prospérité qui lui sont propres, Gênes doit améliorer son outillage, allonger ses quais :

La magnifique donation du duc de Galliera, en 1876, va lui fournir les moyens de le faire.

Le duc de Galliera, auquel les Génois ont conservé une grande reconnaissance, mit à cette époque, à la disposition de la Ville la somme de vingt millions de lires, en stipulant que le programme exécuté en douze ans devrait satisfaire entièrement aux besoins du commerce. Le surplus des frais serait supporté par la Ville, l'Etat et les provinces.

Marseille servit de modèle. Le coût total des travaux fut de 68 millions, soit 20 millions donnés par le duc, 15 par la Ville et les provinces et le surplus par l'Etat. En 1873, outre les *môles Neuf*, *Vieux* et la *Darsena*, n'existaient que quatre môles construits au cours du *xix^{me}* siècle dans la partie orientale du port : Les *Ponti Morosini* (ex dei Merluzzi) *Calvi*, *Spinola*, *Reale*. Avec les sommes provenant de la donation du duc on construit toute la partie occidentale, moderne, du port, le *Môle Duc de Galliéra*, l'avant-port *Victor-Emmanuel*.

Marseille avait commencé plus tôt à s'équiper d'une façon moderne.

Le *bassin de la Joliette* creusé en vertu de la loi du 5 août 1844 est complètement terminé en 1867. Le *Bassin National*, aménagé en application d'un décret du 23 août 1863, est achevé en 1889.

Tandis que s'accroissait la puissance de l'outillage génois surgissaient, au point de vue ouvrier, des difficultés, préludes des graves luttes à venir :

En 1874, toutes les corporations sont supprimées à l'exception de la Caravana. Les fonctions d'intermédiaires entre patrons et ouvriers tombent aux mains des « confidenti », hommes de confiance des patrons. Les ouvriers forment contre eux des ligues de résistance, créent une chambre de travail.

En se reportant au tableau (p. 24), l'on constatera :

Que pendant la période envisagée, au moins jusqu'à 1883, le chiffre absolu du trafic génois a crû lentement, se retrouvant à peu près le même en 1873 qu'en 1863. L'accroissement s'accélère cependant à partir de 1873 (développement de l'Economie Italienne favorisée par l'unité).

Cette croissance a été singulièrement lente relativement à la moyenne mondiale indiquée par le mouvement d'entrée des principaux ports non britanniques. Le pourcentage du trafic génois relativement à cet indice est en recul continu jusqu'en 1883, puis remonte jusqu'à rejoindre son taux de 1870 dans les années qui suivent le percement du Saint-Gothard.

SECTION III

Depuis 1885

La date du percement du Saint-Gothard marque le début d'une ère de développement intensif de Gènes, ère qui

durera presque sans discontinuité jusqu'à 1913. Mais ce développement, qui avait été d'abord très rapide, se ralentit ensuite légèrement. Alors que l'année 1885 enregistrait aux entrées et sorties de Gênes un progrès de 1.600.000 tonneaux sur l'année 1880 et, au pourcentage de la navigation internationale, une différence positive de 1 %, l'année 1890 n'obtient plus qu'un progrès de 1.400.000 sur l'année 1885 avec un recul de 0,1 % sur le pourcentage.

Cependant Marseille conservait une position bien supérieure à celle du port ligure. Mais l'écart décroissait et passait de 2 millions de tonneaux en 1880 à 1 million en 1885 et environ 500.000 en 1890.

Cet écart disparaît totalement en 1897 et le mouvement de la navigation génoise dépasse alors pendant sept ans le mouvement marseillais jusqu'en 1900.

Aucun événement particulièrement saillant ne marque cette période : seulement les acquisitions de la période précédente s'affirment davantage. La Tunisie pacifiée devient exportatrice; l'Extrême-Orient n'est que momentanément troublé par la guerre sino-japonaise (1894); l'Amérique se peuple et prend une plus grande part aux échanges mondiaux.

L'exportation de blé et de maïs des Etats-Unis passe de 190 millions de boisseaux Winchester, en 1884-93, à 311,4 en 1894-03. Celle de l'Argentine, nulle en 1877 et très modeste pendant les premières années, est de 21 millions de quintaux (dont 11 de blé en 1894-03).

Cependant, avec l'importance croissante prise par l'industrie en Europe, le trafic charbonnier, élément considérable du trafic génois (actuellement il en forme presque la moitié), augmente.

Les exportations de charbon du Royaume-Uni, qui atteignent 2,4 millions de livres sterling en 1855 et 9 en moyenne

dans la période de 1876-85, passent à 14,8 dans la période 1886-95 et 25,0 dans la période 1895-1905.

Un événement important au point de vue de la technique de la navigation marque l'année 1886 : La construction du premier navire proprement pétrolier, le « Gluchaf », de 2.300 tonneaux. Cependant, le transport du pétrole ne devait pas encore prendre une grande place dans le mouvement maritime mondial.

L'agitation ouvrière ne cessait de croître. Contre les « *confidenti* », les ouvriers formèrent des ligues de résistance, créèrent une chambre de travail, imposèrent le système du « Tour de rôle ». En 1901, une grève d'inscrits, du 9 juin au 21 juillet, se termine par la victoire des patrons qui avaient fait venir des ouvriers du Piémont. L'année suivante voit un nouvel effort et un nouvel échec ouvrier. Alors, les patrons, à trois reprises successives, déclenchent le lock-out. Le *Consortio* créé par la loi du 12 février 1903 se pose bientôt, heureusement, en intermédiaire. Il interdit l'appel à tout ouvrier nouveau, fixe les tarifs, reçoit et distribue les salaires, établit les coopératives d'ouvriers dans la branche industrielle, donne, en somme, la charte du travail du port de Gênes dans le Règlement du 28 novembre 1906.

Marseille, il est vrai, ne pouvait guère se féliciter des embarras ouvriers de sa rivale. On n'a point oublié les grèves de dockers et d'inscrits qui, en ces mêmes années, arrêtaient son activité. Mais la solution donnée par les arbitres marseillais fut bien différente de celle apportée par le *Consortio*; et la cité provençale, à l'inverse de sa sœur ligure, s'attacha à conserver le principe du « Travail libre sur les quais libres ».

En fait, en l'année 1900, le mouvement de la navigation marseillaise rattrape celui de la navigation génoise.

Quant au marché des frets, spécialement celui des frets Cardiff-Gênes, il ne semble guère, pendant la période consi-

dérée, obéir à un mouvement important de longue durée. Avec de fortes variations saisonnières et cycliques il se maintient à peu près constant de 1890 à 1913

C'est que cette période ne comporte pas, comme le troisième quart du xix^me siècle, de grands renouvelaux techniques. L'accroissement du tonnage mondial suit de près l'accroissement de la production et de la consommation.

Un événement avait été escompté comme devant apporter une contribution importante au développement de l'économie génoise : Le percement du tunnel du *Simplon* ⁽¹⁾ (1905), bien que relativement favorable aux intérêts français en général (détournant via Calais-Pontarlier une partie du trafic Ostende-Saint-Gothard) semblait devoir gravement léser ceux de Marseille au profit de sa rivale. La distance Lausanne-Gênes était portée à 490 kms contre 531 pour Lausanne-Marseille, et Fribourg-Gênes à 545 kms contre 634 Fribourg-Marseille.

Peu après, en 1908, le percement du Löetschberg vint compléter le système des relations nord-ouest italo-suisse.

Cependant, à cause de l'importance assez restreinte du trafic Gênes-Suisse déjà absorbé par le Saint-Gothard plus proche du centre industriel zurichois, par suite de la redoutable concurrence du Rhin, l'ouverture de ces nouvelles voies de communication ne donna pas de résultats très considérables, à notre point de vue : Si l'accroissement absolu du mouvement génois est de 2.000.000 de tonnes de 1905 à 1908, il y a, par contre, un recul relativement à ce que nous pouvons considérer comme un indice de la Navigation internationale. Ce pourcentage passe de 5,4 % en 1905 à 4,8 % en 1910.

Et si l'on rapproche de Marseille, on s'aperçoit que l'écart

(1) Picard, *le chemin de fer du Simplon et les intérêts de la Suisse, de la France et de l'Italie* (Thèse, 1908).

à l'avantage de celle-ci, écart inauguré en 1900, va s'accroissant.

Les campagnes d'Abyssinie et de Tripolitaine, la guerre balkanique de 1912-13, la pacification du Maroc ont eu sans doute quelque influence sur le trafic génois comme il apparaît dans notre tableau.

Mais les perturbations provoquées par ces hostilités sont peu importantes comparées au formidable bouleversement concomitant à la guerre mondiale.

Pour le port de Gênes, la guerre de 1914-1918 se divise en deux périodes : La première, jusque vers le milieu de 1916, correspond à un trafic intense et bien supérieur à celui d'avant-guerre; la seconde, depuis 1916, marque un terrible affaïssissement.

Dès les premiers mois de 1914, le blocus des côtes allemandes et belges étant effectif, le commerce suisse dut chercher une autre voie que celle du Rhin et se tourna vers la France Méditerranéenne et l'Italie : Le « port suisse » de Cette était créé pendant que les voies du Simplon et du Saint-Gothard se chargeaient des denrées en provenance de Gênes et à destination de la Suisse.

Bientôt l'Italie dut préparer son entrée dans la lutte. Les importations de munitions devinrent un élément considérable du trafic génois et s'ajoutèrent aux autres causes pour faire obtenir, en 1916, un tonnage de marchandises supérieur à celui de toutes les années précédentes : 7.704.000 contre 7.446.000 tonnes.

Les importations de *charbon* s'élèvent, en 1916, à 3.193.000 tonnes, chiffre qui n'a plus été égalé; celles de *céréales* atteignent leur maximum en 1910 (1.011.000 tonnes), de même que celles de *coton* (350.000 tonnes).

Cependant, tous les Etats belligérants fermaient jalousement leurs frontières et gardaient pour eux leurs ressources; l'entrée des Dardanelles fut prohibée.

Ce que l'Italie et la Confédération Helvétique cherchaient auparavant dans l'Europe occidentale et centrale, en Afrique du Nord, en Orient, en Roumanie, en Caucasic, en Russie, dut être importé d'au delà les océans. Pour obtenir les mêmes produits, le même tonnage dut être immobilisé beaucoup plus longtemps. Un navire de 5.000 tonnes qui pouvait fournir annuellement 25.000 tonnes de blé russe, ne peut plus donner que 10.000 tonnes de blé américain. D'où raréfaction.

D'autre part, les ports allemands et autrichiens retenaient, bloqués par les navires alliés, et, la Mer Noire par l'interdiction turque, une part importante de la flotte mondiale.

Enfin, il importe de ne pas oublier que le mouvement de la navigation, dans quelque port qu'on l'envisage, est avant tout une fonction internationale, conditionnée par l'offre et la demande limites mondiales. L'Italie, même non belligérante, et en supposant qu'aucun des Etats bloqués n'eut été parmi ses vendeurs ou ses clients normaux, devait subir le taux du fret sur le marché le plus cher et une raréfaction de l'armement en provenance ou à destination de ses ports proportionnelle aux besoins nécessaires maxima de ce marché.

En 1915 et dans les années suivantes, la France et la Grande-Bretagne, avec leurs besoins considérables de transports pour denrées alimentaires, houille et produits manufacturés (la région du Nord et la Belgique étant perdues), troupes (des colonies françaises, de l'Inde, des Dominions), matériel de guerre, commandent le marché des frets et de l'armement. Aussi lorsqu'on considère la situation génoise à ce double point de vue, deux faits sont particulièrement remarquables :

1° *La hausse sans précédent du taux des frets Cardiff-*

Gênes, qui passent de 7 sh. 1 1/2 la tonne, en 1913, à 64 sh. 6, en 1916.

2° *La diminution du nombre des navires entrés et sortis* dans le port, diminution de 4.000.000 de tonneaux (1913 : 14.457, 1916 : 10.281). Cette diminution apparaît d'autant plus importante qu'elle est accompagnée comme il a été dit, d'une augmentation du poids des marchandises transportées.

Comment ont pu se concilier ces deux mouvements discordants ? Comment cet accroissement considérable de la moyenne de poids porté par tonneau de jauge fut-il rendu possible ?

1° D'une part, les besoins étaient trop grands pour que les navires n'arrivent pas chargés à plein et de marchandises lourdes. D'autre part, la plupart des lignes régulières étaient supprimées et les navires qui les desservaient convertis en tramps.

2° Enfin, les sorties inférieures normalement des 5/6 aux entrées reçurent l'appoint des exportations helvétiques.

La seconde partie de la guerre, c'est-à-dire, les années de 1917 et 1918 et l'après-guerre forment un contraste saisissant avec les années 1914-15-16.

L'année 1917 marque, en effet, le début d'une guerre sous-marine intense et très efficace. La flotte mondiale diminue très sensiblement. Les navires restants ne peuvent plus s'aventurer sur l'océan que sous escorte. Avec la formidable opération que fut le transport de l'armée américaine, les navires disponibles pour opérations commerciales furent encore réduits. Les équipages des flottes italienne, britannique, française, américaine appelés par l'incorporation de nouvelles classes, disparaissent de plus en plus. Les armées à ravitailler sur le front occidental par les ports français de l'Atlantique consomment toujours plus de denrées alimentaires et de munitions : Il suffit de comparer le mouvement

à cette époque des ports de Rouen et de Marseille pour se rendre compte de l'énorme déplacement des forces maritimes vers l'Atlantique.

A ce moment se place Caporetto que Vittorio Veneto rachètera magnifiquement un an plus tard. Le réseau ferré est désorganisé par la mobilisation et les transports de troupe. En particulier, le transport du corps expéditionnaire franco-anglais, en partie par le Mont-Cenis, en partie par Gênes, encombre les voies de l'arrière-pays de notre port. La Suisse, mécontente des lenteurs des communications par Gênes et ayant fait à Cette d'importants aménagements, délaisse le port italien. En 1917 et en 1918, l'embouteillage du port, l'encombrement des quais, qui avaient toujours menacé l'économie maritime génoise deviennent catastrophiques.

Aussi, tandis que le taux des frets continuait à augmenter et passait de 64 sh. 6 en 1916 à 96 sh. 9 en 1917 ⁽¹⁾ et devenait même en 1918 trop instable pour être coté, le mouvement des entrées et des sorties continuait à décroître et passait de 10.281.000 tonneaux en 1916 à 5.418.000 en 1918, revenant ainsi au-dessous du chiffre atteint en 1887. Dans cette période le mouvement des marchandises suit celui de la navigation, bien que beaucoup moins brusque. De 7.704.000 tonnes en 1916 le mouvement des entrées et des sorties passe à 4.793.000 en 1918.

Les importations de *céréales* atteignent leur minimum en 1917 (782.000 tonnes); celles de *charbon* en 1918 (1.127.000 tonnes); celles de *coton* à la même date (71.000).

La guerre avait eu au moins pour Gênes cet excellent résultat de rendre manifeste l'insuffisance de son outillage : Les espaces couverts disponibles étant insuffisants, on fut obligé de créer des entrepôts supplémentaires. Les quais étant trop courts, il fallut employer un grand nombre de

(1) Daily Freight.

chalands (chiatte). Quant aux wagons, insuffisants, ils furent surchargés : de nombreux vols eurent lieu.

Après la crise de 1920, les événements ouvriers de 1921 et 1922, Gênes reprend son bel accroissement : Elle rattrape, en 1923, son maximum d'avant-guerre (1909). Le nouveau port dont les premiers projets datent de 1904, est en bonne voie de réalisation. Les frets Cardiff-Gênes décroissent jusqu'en 1923, puis remontent légèrement dans les dernières années. La période de guerre avait vu se produire un certain nombre de perfectionnements dans la technique des navires, perfectionnements que l'après-guerre conserva et développa : en particulier, multiplication des navires pétroliers et généralisation de la construction des navires à moteur, beaucoup plus économiques.

Conclusions

Le développement réel et absolu du port de Gênes, dans lequel le mouvement de la Navigation sextuple en un demi-siècle (1875 : 3.109.000 tonneaux entrés et sortis; 1925 : 17.156.000), fut possible grâce à la réalisation de deux séries de conditions et effectif, grâce à l'action de deux séries de causes.

Première condition. — Situation géographique de Gênes : Sur la ceinture maritime du globe (Atlantique, Méditerranée, Suez, Mer Rouge, Océan Indien, Pacifique, Panama).

Sur l'un des isthmes européens (embouchure de l'Elbe-Golfe Ligure), au débouché d'un des rares passages de l'Apennin septentrional (col des Giovi), à proximité de la grande plaine agricole du Pô et des régions industrielles lombarde et piémontaise.

Deuxième condition. — Perfectionnement continu de l'outillage portuaire qui se met, quoique avec un certain

retard, grâce à de magnifiques donations (duc de Galliera, 1876) ou de généreuses subventions (réalisation du port occidental, 1922) par à-coups, à la hauteur de son trafic.

Première cause. — Ouverture de nouvelles contrées au commerce du monde en général et de Gênes en particulier réalisée par l'abolition des Pactes Coloniaux, par les progrès de l'émigration et de la mise en culture favorisés eux-mêmes par la cause principale de l'intensification du trafic maritime : l'invention de la navigation à vapeur.

Gênes, orientée, dès le début du ^{xix}^e siècle, et très logiquement, vers les marchés atlantiques, ne reviendra que timidement, après l'ouverture du canal de Suez, vers ses anciennes routes orientales.

Deuxième cause. — Création et développement du réseau routier, puis ferroviaire, de l'arrière-pays génois; ouverture des tunnels du Mont-Cenis, du Simplon, du Loetschberg (1870-1905-1908), mais surtout du Saint-Gothard (1885).

Quant aux différences entre les conditions de cette prospérité de Gênes et celles de la prospérité de Marseille, elles tiennent principalement à des dissemblances géographiques :

Première différence. — Aspect géographique dissemblable des sites génois et marseillais : L'un très resserré entre la côte et la montagne est incompatible avec le développement d'une grande cité industrielle : Gênes aura surtout une fonction de répartition; l'autre, possédant à proximité (vallée de l'Huveaune), ou, à peine plus loin, grâce aux travaux du Rove (Berre-Crau), de vastes espaces plats, appelle le développement d'une cité industrielle : d'où fonction surtout industrielle de Marseille.

Deuxième différence. — Etat géographique des arrière-pays : L'un (arrière-pays marseillais), possède, à proximité, de vastes houillères; l'autre (arrière-pays génois), en est

totalément dépourvu. Donc, le premier importera peu de charbon par son port; le second l'importera totalement par ce port. Le premier aura une puissante industrie lourde et exportera. Dans le second, l'industrie lourde restera assez artificielle et il exportera peu.

Annexes au Chapitre Premier

A — Mouvement de la Navigation à Gênes de 1855 à 1895 (données quinquennales)

DATES	I	II	DATES	I	II
1865	2,3	^a 4,8 ‰	1878	3,1	Min.
1870	2,7	4,5 ‰	1880	3,7	3,5 ‰
1872	2,9	^b Max.	1885	5,3	4,5 ‰
1873	2,6	Min.	1886	5,2	Min.
1875	3,1	4,0 ‰	1890	6,7	4,4 ‰
1877	3,2	Max.	1895	8,0	5,0 ‰

I — Tonnage des navires entrés et sortis à Gênes : 1.000.000 tx.
(Movimento della Navigazione)

II — ^a Rapport de ce tonnage au tonnage total des navires entrés dans les ports des pays suivants : Russie, Allemagne, Suède, Norvège, Autriche-Hongrie, Italie, Danemark, Hollande, Belgique, France, Espagne, Portugal, Grèce, Etats-Unis, Chili, Argentine. Ce total révélant les tendances du mouvement général de la navigation est établi par le Professeur Epicarno Corbino (Economia dei Trasporti Maritimi, Annexes) d'après les données du Statistical abstract.

^b Les données soulignées se rapportent aux périodes de plus grande prospérité et de plus grande dépression du cycle de mouvement de la navigation à Gênes.

B — Navigation à Gênes et à Marseille.**Marchandises à Gênes et à Marseille.**

Frêts du charbon Grande-Bretagne-Gênes de 1865 à 1909.

	I	II	III	IV	V	VI	VII
1895	8,0	5,0 ‰	10,0	4,3	5,0	6 sh 7 ½ ^a	—
1896	8,1	—	10,5	4,5	5,1	8 sh 0	—
1897	9,0	—	10,7	4,5	5,1	8 sh 6	—
1898	9,0	—	11,9	4,8	5,5	10 sh 3	—
1899	9,0	—	12,5	5,1	5,6	8 sh 9	—
1900	9,6	4,7 ‰	12,2	5,3	5,7	8 sh 3	—
1901	10,0	—	13,0	5,2	5,8	5 sh 3 ^b	—
1902	11,0	—	13,0	5,5	5,6	5 sh 9 ^c	—
1903	11,5	—	14,5	5,6	5,6	5 sh 6	2,5
1904	12,0	—	15,3	5,5	5,8	5 sh 9	2,3
1905	12,8	5,4 ‰	15,6	5,6	6,7	6 sh 6	2,4
1906	13,4	—	15,9	6,2	6,7	6 sh 7 ½	2,7
1907	13,5	—	16,8	6,3	7,1	7 sh 3	3,0
1908	14,0	—	17,7	6,3	6,7	6 sh 0	3,0
1909	15,3	5,0 ‰	18,2	7,0	7,2	6 sh 6	3,3

I et II — Mêmes indications qu'au tableau A.

III — Navires entrés et sortis à Marseille : 1.000.000 tx.

IV — Marchandises embarquées et débarquées à Gênes : 1.000.000 tnes
(Movimento della Navigazione).V — Marchandises embarquées et débarquées à Marseille : 1.000.000 tnes.
(Statistique du Port de Marseille).VI — Fret du charbon Grande-Bretagne-Gênes (Fifty years freights
compiled by E. A. V. Angiers-Fairplay).

(a — Galles-Gênes, par tonne.

(b — id. par 20 cwt.

(c — Tyne-Gênes, id.

VII — Le charbon débarqué à Gênes : 1.000.000 tnes.

Note : Souligné, les données correspondant aux sommets des variations
cycliques.

C — Navigation à Gênes et à Marseille.

Marchandises à Gênes et à Marseille.

Frets du charbon Grande-Bretagne-Gênes de 1909 à 1926.

	I	III	IV	V	VI		VII
					a	b	
1909	15,359	18,296	7,070	7,211	6 sh 6 a	—	3,309
1910	14,961	18,929	7,019	7,641	6 sh 7 ½	6 sh 8 ½	3,117
1911	14,872	19,632	7,150	8,176	10 sh 9	8 sh 1	3,177
1912	14,210	19,330	7,368	8,318	10 sh 0	11 sh 7	3,093
1913	14,457	21,090	7,446	8,938	7 sh 1 ½	9 sh 1	3,243
1914	13,463	17,954	7,012	7,319	22 sh 6	8 sh 8 ½	3,218
1915	11,586	15,474	7,462	7,534	66 sh 6	32 sh 1	2,710
1916	10,281	13,746	7,704	7,842	64 sh 6	—	3,193
1917	6,706	9,198	5,517	5,830	96 sh 9 (64 sh 6)	—	1,604
1918	5,418	7,501	4,743	5,080	—	—	1,127
1919	7,743	11,203	5,625	5,382	76 sh 6 b	57 sh 1 ¾	2,008
1920	8,092	14,202	5,000	6,026	18 sh 6	43 sh 2	1,670
1921	10,152	15,397	4,764	4,798	15 sh 4 ¾	15 sh 4 ¾	1,829
1922	12,291	17,559	5,446	5,844	12 sh 3	12 sh 3	1,875
1923	14,014	20,199	6,400	7,234	10 sh 5	10 sh 5	2,515
1924	15,651	21,154	7,454	7,153	10 sh 2	10 sh 2	3,213
1925	17,156	22,442	8,248	8,208	10 sh 11	8 sh 11	3,112
1926	17,928	24,199	7,581	7,319	—	—	2,715

I, III, IV, V, VII — Mêmes indications qu'au tableau B 3 zéros ômis au lieu de 6.

VI A — Tyne-Gênes pour 20 cwt (Fifty years freight).
Galles-Gênes par tonne.

VI B — Taux des frets Cardiff-Gênes par tonne fourni par le Bulletin de l'Institut International du Commerce.

L'activité du Port de Gênes

CHAPITRE II

Le mouvement maritime L'industrie de la navigation et de l'armement

CHAPITRE III

Le mouvement des marchandises et des voyageurs

CHAPITRE II

Le mouvement maritime L'industrie de la navigation et de l'armement

SECTION PRÉLIMINAIRE. — *Le Mouvement de la Navigation à Gênes et à Marseille.*

SECTION I. — *Les Navires entrés et sortis à Gênes distingués au point de vue du mode de propulsion.*

SECTION II. — *Les Navires entrés et sortis à Gênes distingués au point de vue de leur nationalité : Part croissants du Pavillon italien. Les constructions nautiques.*

SECTION III. — *Les Navires entrés et sortis à Gênes distingués au point de vue de leur fonction économique : Navires de ligne et tramps.*

SECTION IV. — *Fonctions accessoires de Gênes. Conclusions.*

SECTION PRÉLIMINAIRE

Le mouvement de la navigation à Gênes et à Marseille

Navires entrés

	NOMBRE (1)		JAUGE (Tx)	
	G	M	G	M
1924	4.879	6.854	7.955.793	10.608.750
1925	5.060	7.748	8.560.490	11.515.005
1926	5.058	—	8.982.534	—

Navires sortis

	NOMBRE		JAUGE (Tx)	
	G	M	G	M
1924	4.728	6.888	7.796.500	10.608.258
1925	5.165	7.436	8.596.269	11.464.300
1926	5.185	—	8.946.079	—

Navires entrés et sortis

	NOMBRE		JAUGE (Tx)	
	G	M	G	M
1924	9.607	13.742	15.751.293	21.212.008
1925	10.225	14.894	17.156.759	22.979.305
1926	10.243	14.357	17.928.618	24.199.900

(1) Gênes. Données du Consortium.

Marseille : « Statistique du Port de Marseille et annexes » (Marseille et annexes comprises). Pour 1926 : « Le Port de Marseille », par H. Brenier.

Ainsi le port de Marseille voit entrer et sortir 4.000 navires environ de plus que le port de Gênes : ces 4.000 navires représentent approximativement 6 millions de tonneaux.

Comment est-il possible dans ces conditions que, au point de vue du tonnage transporté, Gênes se soit tenue constamment très près de Marseille et même l'ait dépassée au cours de ces dernières années ?

La proportion entre le poids des marchandises embarquées et débarquées et le tonnage des navires entrés et sortis est, à Gênes, d'une tonne pour 2,5 tonneaux; à Marseille, d'une tonne pour 3 tonneaux: les navires génois sont donc, dans l'ensemble, plus chargés que les navires marseillais.

A ne considérer que les seules entrées, le contraste est encore plus apparent: or les importations de marchandises sont, à Gênes, six fois plus considérables que les exportations, à Marseille, deux fois plus seulement.

Les marchandises débarquées à Gênes, en 1925, pesaient 6.770.500 tonnes, soit 1 tonne pour 1,2 tonneau.

Les marchandises débarquées à Marseille, en 1925, pesaient 4.932.035 tonnes : soit 1 tonne pour 2,4 tonneaux.

Le même phénomène apparaît si l'on rapproche le nombre et la contenance des navires entrés et sortis sur lest du nombre et de la contenance de l'ensemble des navires entrés et sortis.

Ainsi, à Gênes, en 1922 (Movimento della Navigazione) :

		Sur lest	Total	Pourcentage
Entrées	Nombre	31	3.338	0,94 %
	Tonnage	13.255	5.555.299	0,23 %
Sorties	Nombre	4.415	3.307	47 %
	Tonnage	1.934.188	5.489.614	37 %

La proportion des navires sur lest est donc à Gênes presque infime à l'entrée, considérable à la sortie. Le pourcen-

tage du tonnage de ces navires au tonnage du mouvement d'ensemble s'inscrit à 18,6 %.

A Marseille, le pourcentage d'ensemble obtenu est seulement de 6,9 % (1).

Dès lors, si la charge moyenne des navires marseillais est inférieure à la charge moyenne des navires génois, la cause n'en peut nullement être recherchée dans l'importance des mouvements sur lest.

Deux explications seulement restent possibles et s'imposent : ou bien, il y a, à Marseille plus qu'à Gênes, des navires qui ne transportent pas de marchandises et qui ne voyagent pas non plus sur lest, c'est-à-dire des paquebots.

Ou bien, les navires marseillais transportent des marchandises, plus volumineuses, mais moins pondéreuses que les navires génois.

Les deux hypothèses se trouvent également vérifiées :
1° *Le charbon, marchandise pondéreuse, par excellence, forme presque la moitié des entrées en marchandises de Gênes. Il joue à Marseille un rôle très inférieur (Cf. Chap. 3, section 1, p. 64).*

2° *Les passagers et, par suite, les paquebots sont beaucoup plus nombreux à Marseille qu'à Gênes. En 1925, 783.181 voyageurs s'embarquent ou débarquent à Marseille; 136.064 seulement à Gênes (Cf. Chap. 3, section 4, p. 86).*

Cette double constatation soulève une question de principe : Faut-il juger de la vitalité d'un port, de sa prééminence sur un autre port, d'après l'importance de son mouvement commercial ou d'après l'intensité de son mouvement maritime ?

Un port peut être très prospère, figurer comme élément dans la richesse d'une ville et d'une nation, même s'il ne

(1) Statistique du Port de Marseille, 1925. Comparaison des 1^{er} et 2^e tableaux. Tonnage total : 22.442.608. Tonnage sur lest : 1.466.796. La comparaison entre les données Marseille et Gênes semble possible malgré la différence des dates, les proportions variant peu.

reçoit pas une seule tonne de marchandises, même si ses bassins ne sont pas autre chose que les stations terminales ou les points d'escale de lignes de paquebots.

Les paquebots, comme les cargos, ont besoin, pour accoster en toute sécurité, d'une étendue minima de quais, de bassins et de môles; ils exigent comme eux des remorqueurs et des pilotes. Les passagers, comme les marchandises, sont une source de revenus pour la ville qu'ils traversent; les navires qui les transportent consomment, plus que les autres, des provisions de bord.

Par contre, il est vrai, les grues et les élévateurs, la plus grande partie du personnel ouvrier du port, les magasins généraux, les usines et tous ceux qu'elles nourrissent perdraient leur raison d'être si tel port marchand devenait subitement un port de transit de passagers ou d'escale.

Que l'on envisage la prospérité d'un port comme fonction soit des taxes qu'y pourra percevoir la Cité ou l'Etat, soit des approvisionnements vendus par les commerçants locaux aux navires, la prééminence ira au port de passagers.

Que l'on envisage la prospérité d'un port comme fonction du nombre d'ouvriers employés sur ses quais, surtout comme fonction de la vitalité des industries qui pourront naître sur son territoire, si les circonstances sont favorables, et le port marchand (surtout s'il est en même temps un port industriel), apparaîtra comme le plus prospère.

La comparaison de données si complexes est une entreprise à peu près irréalisable. Et serait-elle facile en fait, l'économiste qui la tenterait se heurterait immédiatement à la définition de la prospérité et de la richesse. Des questions théoriques d'un retentissement très vaste se poseraient sur lesquelles l'accord ne peut pas se faire. (Chrysohédonisme ou populationisme par exemple).

Il ne saurait donc être ici question de se prononcer sur la pondération qu'il conviendrait d'appliquer à l'exédent-

voyageurs de Marseille pour compenser, à l'occasion, en une certaine mesure, les excédents-marchandises génoises.

Il est certain aussi qu'une autre pondération, presque aussi irréalisable, devrait intervenir, basée sur la nature des marchandises embarquées et débarquées. Une tonne de charbon, marchandise lourde par excellence, représente, assurément, au point de vue de l'économie portuaire, comme de celle des transports maritimes, une valeur bien inférieure à une tonne de bétail, de céréales ou de coton. Les Génois sont, d'ailleurs, les premiers à le reconnaître.

Quelle mesure appliquer scientifiquement ? Il est impossible de le dire.

La seule conclusion permise est celle qui se dégage des faits, à savoir :

Qu'on ne peut raisonnablement dire qu'un port occupe un rang supérieur à un autre s'il ne possède sur lui aucun autre avantage que la supériorité du poids des marchandises transportées. Il est tout aussi raisonnable d'apprécier la prospérité respective des deux ports d'après le tonnage des navires entrés et sortis ; mais il serait tout aussi déraisonnable de prendre ce dernier critérium comme absolu. La seule méthode prudente et vraiment scientifique consiste, dès lors, à analyser pour chacun des ports ses éléments de prospérité.

Et comme en ces querelles d'amour-propre (nous verrons, en effet, qu'il n'y a guère autre chose : Chap. X), il est toujours inutile de conclure, il serait superflu d'apporter ici une affirmation différente de celle qui résulte des premiers chiffres donnés :

Du point de vue du tonnage transporté ⁽¹⁾, Gênes a plusieurs fois dépassé Marseille.

(1) Voir chap. III, Section 1.

Du point de vue du tonnage naviguant, Marseille s'est tenue très supérieure à Gênes.

SECTION I

Les navires entrés et sortis à Gênes distingués
au point de vue du mode de propulsion

1° *Vapeurs et Voiliers (1922) pour opérations de commerce*

(Movimento della Navigazione)

Arrivés

	VAPEURS				VOILIERS		
	Nombre	Jauge	Marchandises	Voyageurs	Nombre	Jauge	Marchandises
Italiens...	1.359	2.289.130	1.759.624	44.028	659	72.291	119.335
Etrangers...	1.307	3.186.461	3.073.512	15.559	13	3.417	5.040
TOTAL...	2.666	5.475.591	4.833.136	59.587	672	75.708	124.375

Partis

	VAPEURS				VOILIERS		
	Nombre	Jauge	Marchandises	Voyageurs	Nombre	Jauge	Marchandises
Italiens...	1.350	2.233.912	318.259	59.491	642	44.806	32.734
Etrangers...	1.302	3.181.014	164.845	15.073	12	3.298	250
TOTAL...	2.652	5.414.926	483.104	74.564	654	48.104	32.984

VOILIERS : Jauge en 1.000 tonnes de jauge nette :

1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
543	476	451	441	437	383	321	329	317
1918	1919	1920	1921	1922	1923			
184	263	266	197	154	191			

Ainsi, le rapport des voiliers aux vapeurs, malgré quelques brusques sautes (remise en service en 1919 de vieux voiliers appelés par la hausse extraordinaire du taux des frets) ne cesse de diminuer. Cependant, à cause du peu d'importance du capital immobilisé et de leur plus grande jauge nette relative, les voiliers ne paraissent pas devoir disparaître complètement. La flotte de voiliers est par excellence la flotte de cabotage. Aussi l'immense majorité des voiliers est-elle italienne.

Les « vapeurs » se divisent eux-mêmes en steamers et motorships. Dans les chantiers de la région ligure, la construction des motorships a pris depuis la guerre une grande intensité. (Cf. p. 44).

2° Tonnage moyen des navires

Il est intéressant de connaître le tonnage moyen des navires entrés et sortis pour un port donné. Non seulement ce tonnage est un indice des progrès mondiaux de l'architecture navale, mais encore il conditionne la technique de l'outillage portuaire.

Le tonnage moyen des navires entrés et sortis à Gênes ne cesse d'augmenter (cf. Tableaux p. 24). En 1903, ce tonnage moyen était de 963 tonnes; en 1910, il était de 1.282 tonnes. Jusqu'en 1920, il demeurait à peu près stationnaire, atteignant à cette date 1.259 tonnes. En 1925, il s'inscrit à 1.715 tonnes 60; en 1926, à 1.792 tonnes 80; pendant les 5 premiers mois de 1927, à 1.823 tonnes 90.

Le phénomène s'explique facilement si l'on considère que Gênes reçoit de plus en plus des paquebots et des paquebots de très grande dimension. Les deux derniers lancés, le *Roma* et l'*Augustus* présentent ainsi les caractéristiques suivantes: jauge 33.000 tonnes; long., 215 m.; larg., 26 m. Leur vitesse horaire est de 22 milles. Trois vaisseaux du même type sont en construction.

SECTION II

**Les navires entrés et sortis à Gênes distingués
au point de vue de leur nationalité. Part croissante
du pavillon italien. Les constructions nautiques**

A — Répartition par pavillon du mouvement d'ensemble en 1925.

Pavillons	Nombre de Navires		Jauge nette (1.000 Tx)		Marchandises (1.000 tonnes)		Pourcentage des Mar- chandises au total	
	Gênes	Marseille	Gênes	Marseille	Gênes	Marseille	Gênes	Marseille
Nationaux (1) ^a	6.602	8.856	8.627	10.179	3.675	3.931	47,61 %	57 %
Angleterre (2).	1.103	1.394	2.484	5.562	1.509	1.203	19,55 %	17 %
Espagne (4)...	329	636	757	504	698	237	9,05 %	3 %
France (3)....	351	1.608	836	2.061	318	635	4,12 %	9 %
Italie.....								
Allemagne....	372	141	990	434	234	92	3,04 %	1,2 %
Grèce (10)...	109	97	215	149	231	106	3 %	1,3 %
Hollande (6)..	373	299	1.315	1.267	207	137	2,69 %	1,7 %
Etats-Unis (9).	171	124	692	551	194	73	2,50 %	1,2 %
Norvège (5)...	268	300	287	389	156	266	2,02 %	3 %
Japon (8)....	88	149	353	815	129	108	1,68 %	1,3 %
Danemark (7).	211	185	190	239	120	124	1,57 %	1,7 %
Suède.....	117	110	145	143	88	83	1,15 %	1 %
Belgique.....	59	—	125	—	63	—	0,82 %	—
Yougo-Slavie.	26	—	51	—	26	—	0,34 %	—
Pérou.....	8	—	17	—	23	—	0,33 %	—
Autres.....	38	117	61	142	39	92	0,52 %	—
TOTAUX^b ..	10.225	14.014	17.156^b	22.442	7.720	7.094	100	100

^a) Entre parenthèses le rang de classement, suivant le tonnage transporté, à Marseille.

^b) Totaux compte tenu des résidus des chiffres omis.

Tonnes de marchandises débarquées réparties suivant les Pavillons
transporteurs de 1906 à 1926 (1.000 tonnes) ^a.

	Italien	Britannique	Français	Américain	Allemand
1906	2.346	1.972	69	—	418
1907	2.286	2.136	69	—	549
1908	2.556	1.996	77	—	460
1909	2.687	2.631	88	—	395
1910	2.686	2.400	86	—	533
1911	2.713	2.276	89	—	528
1912	2.940	1.890	101	—	556
1913	3.413	1.827	95	—	491
1914	3.043	1.875	64	—	266
1918	1.534	2.247	21	—	—
1919	1.882	2.129	28	734	4
1920	2.106	1.129	99	824	24
1921	1.980	1.223	114	284	55
1922	2.233	1.389	118	182	50
1923	—	—	—	—	—
1924	3.393	1.655	227	282	212
1925	3.675	1.509	318	194	234
1926	3.999	1.043	221	193	251

^a Movimento della Navigazione.

Répartition par pavillon du mouvement d'ensemble en 1926

PAVILLONS	NAVIRES		Marchandises	Pourcentage (marchandises)	Charbon 1000 tnes
	Nombre	Jauge			
Italien (1) a	6.975	9.795 300	3.990.876	56,26 %	1.267
Anglais (2)	885	2.065.690	1.043.083	14,71 %	486
Espagnol (7)	218	486.211	414.352	5,84 %	358
Français (5)	374	912.146	221.798	3,13 %	88
Allemand (4)	388	1.133.002	251.390	3,54 %	84
Grec (8)	166	296.702	281.401	3,97 %	144
Hollandais (3)	431	1.545.720	189.694	2,67 %	78
N. Américain (6)	180	709.940	193.304	2,73 %	24
Norvégien (9)	256	266.943	132.518	1,87 %	26
Japonais (10)	50	216.036	64.525	0,91 %	33
Danois (12)	105	121.997	58.437	0,82 %	20
Suédois (11)	103	124.655	69.549	0,98 %	24
Belge (13)	57	107.724	62.807	0,89 %	16
Yougoslave (14)	34	69.037	60.958	0,86 %	28
Peruvien (15)	3	6.636	5.057	0,07 %	—
Autres	43	70.570	53.294	0,75 %	—
Total pavillons étrangers	3.293	8.133.309	3.102.167	43,74 %	1.448
TOTAL GÉNÉRAL	10.243	17.928.618	7.093.043	400	2.715

a Entre parenthèses le classement suivant la jauge. La comparaison de ce classement avec celui établi suivant le poids des marchandises transportées peut servir à confirmer la remarque faite dans la section précédente :

1^o — Le classement établi suivant le poids des marchandises transportées est (à une exception près) le classement même qui pourrait être établi suivant le poids du charbon transporté.

2^o — L'un et l'autre des classements diffèrent grandement du classement établi suivant le nombre ou la capacité des navires entrés et sortis.

A. — Pavillons étrangers

1° *Pavillon britannique.* — Il tient une place considérable aussi bien à Gênes qu'à Marseille, la deuxième aux entrées; la troisième aux sorties : encore, si l'on considérait le tonnage seul, serait-il le second même aux sorties.

Le tonnage des navires britanniques très supérieur (plus du double, à Marseille qu'à Gênes) tient à deux séries de causes.

Marseille est tête de ligne ⁽¹⁾ ou escale pour beaucoup de paquebots britanniques à destination des Indes et de l'Extrême-Orient (Peninsular Oriental Cy). Les paquebots britanniques ayant touché à Marseille ont transporté en 1925, 42.053 voyageurs (deuxième rang à ce point de vue après la flotte française : 716.438). Aussi, si le tonnage de jauge est pour ce pavillon, aux entrées, bien supérieur, à Marseille qu'à Gênes, le poids des marchandises importées est bien inférieur (1.063.687 contre 1.480.533).

Les navires britanniques à destination de Gênes — navires charbonniers pour la plupart — ou bien navires venant d'Extrême-Orient et touchant Gênes avant de poursuivre vers les ports anglais, ne trouvent guère à Gênes de fret de retour (exportation : 1/6 des importations). Après avoir opéré leur débarquement ils vont donc s'approvisionner à Marseille où le fret est plus abondant (exportations : 1/6 des importations).

La part du Pavillon britannique dans le mouvement génois est demeurée à peu près constante jusqu'en 1925. En 1926, il marque un recul de 418.000 tonneaux de jauge nette et de 466.000 tonneaux de marchandises, perdant au total 4,84 % de son pourcentage.

(1) La Malle des Indes a, depuis la guerre, sa tête de ligne permanente à Marseille. Antérieurement, elle était tantôt à Marseille, tantôt à Brindisi.

Ce recul peut être attribué à la crise minière britannique.

2° *Pavillon français* (pour Gênes), *italien* (pour Marseille).

Les pavillons de la nation la plus voisine tiennent à Gênes, comme à Marseille, une place importante.

Le pavillon français apporte surtout à Gênes des produits chimiques en provenance de Marseille, Port de Bouc, etc... Les produits importés de France forment, en 1925, 0,53 % du trafic total d'entrée génois.

Certains navires en provenance de Marseille visitent les ports de Nice, Porto-Maurizio, Oneglia, Savone, Gênes, et vont parfois au delà jusqu'à Livourne. D'autres appartenant à des lignes plus importantes (Compagnie Fraissinet, Société Générale des transports maritimes à vapeur), touchent Gênes en première escale et continuent sur Naples, l'Orient et la Mer Noire. Beaucoup de navires français touchant Gênes sont en provenance de l'Afrique du Nord (les vaisseaux de cette provenance forment 3,76 % des entrées) et continuent généralement sur Marseille.

Parmi les navires de pavillon italien touchant Marseille, les uns se livrent à un cabotage analogue à celui des navires français précités; les autres viennent directement de Gênes à Marseille pour continuer leur route sur l'Amérique du Sud.

3° Parmi les autres pavillons étrangers il faut signaler la régression du pavillon *américain* causée d'abord par la diminution de l'émigration aux Etats-Unis à la suite des limitations américaines; par l'augmentation de la part des pays de La Plata dans l'approvisionnement italien en céréales, enfin par la réouverture des routes de pétrole de la Mer Noire. En 1926, ce pavillon redresse légèrement sa position.

Le Pavillon *Allemand* est en progrès.

Le Pavillon *Grec*, qui s'était raréfié en 1924, après les incidents de Corfou, reprend sa place traditionnelle.

On signale, en 1925, pour la première fois à Gênes, l'apparition du Pavillon *Péruvien* porteur des nitrates du Chili.

B. — Pavillon national

A Gênes, la part du pavillon national dans les entrées (marchandises) est, en 1925, de 42 % ; dans les sorties, de 83 % ; dans les entrées et sorties réunies, de 47 %.

A Marseille, la part du pavillon français est : aux entrées, de 46 % ; aux sorties, de 73 %, et, dans le mouvement d'ensemble, de 57 %.

L'avantage français provient d'abord du monopole de pavillon entre la France et l'Algérie ; car le commerce algérien forme une part considérable du mouvement du port de Marseille.

Ensuite de la plus grande ancienneté de notre flotte nationale (1).

Si, au lieu de considérer la part du pavillon italien à l'état statique, on considère son progrès depuis vingt ans (cf. Tableau B), on se rend compte que son essor est considérable. De 1925 à 1926 seulement, il gagne sur le mouvement total du port de Gênes un pourcentage de 8,65 % atteignant 52,26 %.

Ce développement de l'armement italien est un développement conscient, préparé et voulu par les armateurs et le gouvernement national afin de parer aux inconvénients économiques du transport sous pavillon étranger.

Pendant les années 1913-23, l'Italie dépensa (Finanza Italiana, 10 février 1923) 16 milliards et demi de frets payés au pavillon étranger. Pendant la seule période de guerre, du 1^{er} juillet 1914 au 30 décembre 1918, elle paya, au change moyen de 60 liras la livre, 9 milliards à ce titre. Mais l'après-guerre marque un progrès décisif.

En 1919, les frets payés à l'étranger ont été de 1 milliard et demi de liras.

(1) Marvaud, *le Commerce maritime français et le pavillon national*. R. E. I, 1924, II.

En 1920, les frets payés à l'étranger ont été de 1 milliard.

En 1921, les frets payés à l'étranger ont été de 970 millions.

En 1922, les frets payés à l'étranger ont été de 620 millions.

Les navires acquis au pavillon italien sont ou bien des navires achetés à l'étranger et nationalisés, ou bien des navires construits en Italie.

La grande opération de *nationalisation* de l'après-guerre fut celle qui incorpora à la flotte italienne les flottes des ports de Trieste, Fiume, Zara, Pola... rattachés au royaume. Mais si cette opération augmenta considérablement le tonnage total des navires battant pavillon italien, elle ne devait avoir, en elle-même, aucune influence sur la proportion de ces navires dans le mouvement d'un ancien port du royaume comme Gênes : les exigences de tonnage de Trieste ne décroissaient pas du fait de l'annexion.

La véritable cause du progrès constaté à Gênes doit donc être recherchée dans l'essor des *constructions nautiques* italiennes. Au 31 décembre 1918, l'Italie avait en chantiers (non comprise la Vénétie Julienne), 133.000 tonnes, et la France 52.000; au 30 septembre 1920, 365.000 et la France 293.000; au 30 septembre 1923, 145.000 et la France 143.000; au 30 septembre 1924, 139.000 et la France 137.000. La jauge des navires lancés en 1925 est de 142.046 tonneaux (Lloyd's Register), soit 59.520 de plus qu'en 1924. En 1926, de 221.296 tonneaux. Au 31 mars 1926, l'Italie avait en chantiers 35 navires d'un tonnage brut de 298.530 tonnes contre 40 jaugeant 269.802 au 30 septembre 1925.

Au 31 mars 1927, 31 navires sont en chantiers, jaugeant 208.794 tonnes (1). A la même date, la France a en chantiers 24 navires jaugeant 154.438 tonnes; la Grande-Bretagne 297 jaugeant 1.216.932 tonnes.

La plupart des navires en construction sont des *motor-*

(1) Forte diminution sur l'année précédente, indice certain d'une crise économique causée par la trop forte revalorisation de la lire.

ships (steamers : 7, jauge : 41.034 tonnes; voiliers : 3, jauge : 2.920 tonnes. — Motorships : 21, jauge : 164.840 tonnes).

C'est ainsi qu'une Société italienne de navigation, la Société *Cosulich* de Trieste, va lancer en septembre 1927 deux des plus grands motorships existants: Le *Vulcania*, le *Saturnia* (jauge, 25.000 tonneaux; long. 182 m. 50, larg. 24 m. 25).

L'Italie se classe ainsi deuxième bien avant la France, qui n'avait en chantiers, au 31 mars 1926, que 115.965 tonnes presque entièrement commandées par l'étranger. (Revue Politique et Parlementaire, mai 1926) (1). A la fin de juin 1926, la marine marchande italienne (pour les deux tiers attachée au port de Gênes) comptait 1.401 navires avec une jauge brute de 3.240.000 tonneaux. A ce total s'ajouté pour le deuxième semestre 1926 une trentaine de navires avec 130.000 tonneaux (chiffres provisoires du Consorzio).

Dans certaines catégories les progrès sont particulièrement notables. Avant-guerre, l'Italie ne possédait que deux *navires-citernes*, jaugeant ensemble 12.500 tonneaux bruts. En décembre 1926, il y en avait 38 jaugeant 161.505 tonneaux.

Avant-guerre, l'Italie ne possédait aucun *navire frigorifique*. Elle en a maintenant 20 d'une capacité totale de 4 millions et demi de mètres cubes.

Non seulement l'Italie s'apprête à se suffire, mais encore elle commence à travailler pour l'étranger. Elle a reçu d'importantes commandes, notamment du Brésil et, au 31 mars 1926, 60.000 tonnes en chantier, soit 1/5 du total, étaient exécutées pour l'étranger. Plusieurs navires italiens sont également affrétés à l'étranger en time-charter. « L'espoir des constructeurs italiens de lutter avec succès contre leurs concurrents étrangers a cessé d'être un rêve pour devenir une réalité. Nous avons vu quelles économies dans la balance des paiements cet effort valait à l'Italie, et c'est là

(1) Voir aussi : Epicarmo Corbino. Développement de la Navigation italienne. *Giornale degli Economisti*, 1922.

une des explication de la bonne tenue de sa devise nationale.

Il faut cependant avouer qu'il y a quelque chose d'artificiel (*Mortara Giorgio-Prospettive Economiche*, 1925) dans cet essor de l'industrie des constructions navales en un pays qui ne possède pas les mines de houille et de fer nécessaires. Un autre obstacle venait, pendant les années qui suivirent la guerre, s'y ajouter : un protectionnisme outrancier enchérissait ces matières premières à l'importation : heureusement on ne tarda pas à s'apercevoir de cet inconvénient et à organiser l'entrée en franchise des produits métallurgiques destinés aux constructions navales.

Pour les 142.000 tonneaux lancés en 1925, la région de Trieste figure pour 110.000 et la Ligurie vient, il est vrai, en deuxième rang, mais bien au dessous de ce chiffre. (*Rev. pol. parlementaire.*)

Les principaux chantiers de la région génoise sont ceux de Prà près de Gênes, de Sestri Ponente et de Muggiano (Spezzia).

De nombreuses subventions à la construction viennent aider au développement de l'industrie des constructions navales.

Ainsi le tonnage italien qui était, en 1914, de 1.500.000 tonnes, soit sur 50 millions de la flotte mondiale, de 3 %, est aujourd'hui de 3.200.000 tonnes sur 64 millions, soit 5 %. Absolument il a plus que doublé et, relativement, il a augmenté de 60 %.

Il nous reste à dire quelques mots du second facteur de développement du pavillon italien : le protectionnisme maritime.

Ce *protectionnisme* ⁽¹⁾ s'exerce :

- 1° Sur le *transport des émigrants*;
- 2° Sur les *transports en général*.

(1) Protectionnisme maritime en Italie, par E. Corbino. *G. d. Economisti*, 1921.

1° Avant la guerre, le gouvernement italien lié, d'une part, avec certaines nations étrangères par une série de traités, sollicité, d'autre part, par l'industrie nationale, s'ingénia à rendre particulièrement lourdes pour les armateurs étrangers des charges pesant théoriquement même sur les armateurs nationaux. (Lois du 31 janvier 1901 et du 17 juillet 1910.)

Après la guerre, l'« *immigration act* » des Etats-Unis vint porter un coup terrible à la marine italienne. Aussi le gouvernement italien résolut-il de considérer cette loi comme un cas de force majeure suspendant en fait l'application des traités et permettant à la flotte nationale de garder pour elle le nombre très réduit de ses émigrants.

2° La situation critique de l'Italie pendant la guerre au point de vue de son ravitaillement, particulièrement après la fermeture des ports russes, incita le gouvernement italien à établir de sérieuses mesures de protection. Successivement, du 16 juillet 1916 au 6 mai 1917, six décrets furent promulgués. Les uns augmentaient les primes à la construction; d'autres exemptaient les navires de charge de l'impôt sur la richesse mobilière et de la surtaxe de guerre pendant trois ou cinq ans, suivant qu'ils étaient construits en Italie ou à l'étranger. Les navires acquis après le 1^{er} avril 1914 et surpayés pouvaient être l'objet d'amortissements extraordinaires et échappaient ainsi en grande partie à ces taxes et surtaxes. Les navires nouveaux étaient exempts de toute réquisition pendant un an; enfin un établissement de crédit maritime était fondé le 13 septembre 1916.

Ces dispositions furent renforcées par les décrets dits : Arlotta, Villa et Nova.

Mais la forme principale du protectionnisme à l'industrie de la navigation est la subvention aux lignes de navigation.

On en trouvera quelques aperçus dans la section III.

SECTION III

Les navires entrés et sortis à Gênes

distingués au point de vue de leur fonction économique :
Navires réguliers et tramps - Subventions à la navigation

On trouvera ci-après le tableau des navires entrés et sortis à Gênes en 1922 suivant la fonction économique à laquelle ils sont voués. Le rapprochement avec les données marseillaises est ici difficile, les classifications n'étant pas les mêmes.

La statistique de la navigation, d'après le « Movimento de la Navigazione » comprend :

- 1° la navigation pour *opérations commerciales*;
- 2° la navigation de *relâche*;
- 3° la navigation de *grande pêche*.

1° La navigation pour opérations commerciales est constituée par les navires embarquant ou débarquant des marchandises ou des voyageurs. Elle se divise en :

Navigation de ligne,

Navigation libre,

distinctes sur les statistiques depuis 1897.

Les navires soit de ligne, soit libres, se divisent en :

Navires de parcours internationaux,

Navires d'escale,

Navires de cabotage.

a) Un navire est inscrit à la *navigation internationale* lorsque son port le plus lointain de provenance est situé hors des frontières du royaume;

b) La *navigation d'escale* s'entend des navires effectuant entre un port national et un autre port national le transport de marchandises ou de voyageurs embarqués ou à débarquer desdits navires à l'étranger;

c) La *navigation de cabotage* comprend tous les navires touchant plusieurs ports du royaume pour transporter des produits ou des personnes à embarquer ou à débarquer en tout ou partie dans lesdits ports.

2° La *navigation de relâche* comprend les bâtiments entrés ou sortis sans accomplir d'opération commerciale d'embarquement ou de débarquement.

3° La *grande pêche* est celle exercée hors du district dans lequel est inscrit le navire.

Puisque les fonctions économiques des navires peuvent être distinguées à trois points de vue, examinons en trois paragraphes les trois ordres de distinction.

A. — Navigation pour opérations commerciales, de relâche, de grande pêche

La navigation pour opération commerciale absorbe à Gênes la quasi totalité de la navigation.

La navigation de relâche se divise : en *navires ayant relâché par force* : on en comptait, en 1922, 165 jaugeant 171.750 tonneaux, et en *navires ayant relâché volontairement*, soit 300 jaugeant 432.400 tonneaux. Le seul intérêt d'une statistique des relâches est de donner une indication indirecte sur la fréquence des tempêtes sur une côte donnée.

Du *secteur de pêche* de Sestri Levante, qui comprend Gênes, sont partis, en 1922, 89 navires jaugeant 227 tonneaux et montés par 362 hommes. Ils ont pratiqué la pêche sur les côtes de Ligurie, c'est-à-dire la pêche au poisson (et non la pêche au corail ou aux éponges).

B. — Navigation internationale, de cabotage et d'escale

Pour connaître un indice de l'importance relative de ces diverses navigations on se référera au tableau ci-après donnant des totaux intéressant ces navigations.

Ce tableau est établi d'après les derniers résultats complets officiellement connus (*Movimento della Navigazione*).

GÈNES - ENTRÉES - VAPEURS - 1922

					Nombre	Jauge (1000 Tx)
					2.666	5.475
VAPEURS	Internationale 77 %	de ligne	Italienne ...	207	678	
			Etrangère ..	223	609	
			Total....	430	1.287	
		libre	Italienne ...	276	551	
			Etrangère ..	1.014	2.296	
			Total....	1.290	2.847	
		TOTAL.....			1.720	4.134
		d'escale 22,8 %	de ligne	Italienne ...	134	494
				Etrangère ..	17	24
				Total....	151	518
			libre	Italienne ...	100	123
				Etrangère ..	50	223
	Total....			150	742	
	TOTAL.....			301	1.250	
	cabotage 0,2 %	de ligne	Italienne ...	282	350	
			Italienne ...	360	126	
		libre	Etrangère ..	3	1	
			Total....	363	127	
	TOTAL.....			645	477	

Ce tableau concerne seulement les vapeurs entrés à Gènes en 1922. Le mouvement des voiliers est négligeable et les

sorties à ne considérer que le nombre et la jauge sont sensiblement égales aux entrées.

Ce qui apparaît immédiatement c'est la part extrêmement réduite du cabotage à Gênes. Cette part est bien supérieure à Marseille (8 % déduction faite du cabotage avec l'Algérie ⁽¹⁾ en 1925).

Mais il faut remarquer :

1° Que la terminologie italienne n'ayant pas de mot correspondant à notre « cabotage international », classe à la « navigation internationale » une opération très fréquente sur les côtes de Ligurie : les navires « cabotent » au delà des frontières française et italienne touchant les ports de la côte : de Marseille, Toulon ou Nice à Gênes.

2° Que même les navires dirigés le long des côtes de la péninsule vont souvent jusqu'en Tunisie ou même en Orient attirés par la proximité ou la possibilité de trouver un fret de retour, et de transporter des émigrants. Ils sont ainsi comptés comme de « navigation internationale ».

En somme, il y a là une conséquence particulière de la condition économique inférieure des ports méditerranéens manquant de fret de retour, de sorte qu'il est avantageux pour un navire, surtout de provenance lointaine, de toucher pour s'y charger, non pas à un, mais à plusieurs de ces ports.

C. — Navigation de ligne, navigation libre

La navigation de ligne, à Gênes comme dans la plupart des ports mondiaux (sauf dans les ports charbonniers de la Grande-Bretagne), n'a cessé de fortifier ses positions depuis un demi-siècle.

En 1922, l'ensemble de la navigation de ligne entrée à

(1) Le terme « cabotage » s'applique en effet, dans les statistiques marseillaises, aux transports France-Algérie couverts par le monopole de pavillon (Michel, *transports France-Algérie*. Thèse, 1926).

Gênes atteignait 2.156.000 tonneaux, soit environ 36 % du mouvement total du port. Cette proportion n'a cessé de croître. Le pavillon italien couvre à lui seul 1.522.000 tonneaux, soit les 3/4 du tonnage. On verra combien la navigation de ligne est soutenue par le Gouvernement italien.

On a souvent comparé le prodigieux développement économique de l'Italie actuelle à celui de l'Allemagne au début du siècle.

Pays d'unité récente comme l'Allemagne, nouveau venu comme elle à l'économie industrielle, l'Italie peut encore être rapprochée d'elle précisément par cette tendance à l'accroissement du nombre des navires de ligne.

M. Paul de Rousiers ⁽¹⁾ oppose la flotte britannique à la flotte allemande en donnant à cette dernière des caractéristiques qui peuvent aussi bien s'appliquer à la nouvelle marine italienne.

Le contraste, écrit-il, que nous avons relevé entre la composition de la flotte anglaise de commerce et celle de la flotte allemande se retrouve exactement dans le trafic national : d'un côté une majorité de tramps et des exportations de charbon dont le poids dépasse sensiblement celui de toutes les importations; de l'autre côté, une flotte de navires de lignes régulières et des exportations de nature variée dont le poids demeure très inférieur à celui des importations.

Comme l'Allemagne, l'Italie est un pays d'exportations de nature variée dont le poids demeure très inférieur à celui des importations. Elle peut avoir, dès lors, des navires de chargement mixte non spécialisés et de voyageurs, c'est-à-dire essentiellement des navires de ligne.

Comme l'Allemagne, l'Italie possède un fort mouvement d'émigrants, c'est-à-dire un fret sensiblement constant de volume et de direction, acceptant d'être pris en complément

(1) Les grandes industries modernes. IV. Les transports maritimes.

de charge soit par un cargo, soit par un paquebot, élément qui devait susciter une navigation de ligne.

Comme l'Allemagne, enfin, l'Italie, nation jeune et ambitieuse, dépourvue de colonies et pour cela même avide de conquérir les marchés mondiaux, fera de grands sacrifices pour développer la navigation de ligne. La navigation de ligne, en effet, exige un investissement de capital et un fonds de roulement beaucoup plus considérable que la navigation de tramp. Mais, par contre, la ligne une fois établie est capable, par elle-même, de faire naître le trafic et la production et d'apporter par ce trafic croissant sous pavillon national un appoint toujours croissant à la balance des comptes nationale. Mais étant ainsi un placement à longue échéance, la création d'une ligne ne sera pas toujours entreprise par la Compagnie de Navigation seule, il y faudra le concours de l'Etat, la subvention, surtout quand, le pays ne possédant pas de colonie riche, le gouvernement ne pourra se contenter, en guise d'encouragement, d'établir un monopole de pavillon.

Le gouvernement national, disait récemment un armateur génois, a compris la nécessité de donner à l'Italie une grande expansion maritime parce que le trafic augmente non seulement la prospérité nationale mais aussi l'influence politique.

Enumérons maintenant les principales lignes partant de Gênes (1925).

Plus de 100 lignes maritimes régulières partent de Gênes, dont les principales se répartissent comme suit :

1° *Sur la Sardaigne et la Sicile :*

- 1 hebdomadaire,
- 2 bimensuelles,
- 1 deux semaines sur trois,
- 1 toutes les trois semaines,
- 2 mensuelles.

6 Compagnies italiennes
4 » étrangères

2° *Sur l'Adriatique :*

2 hebdomadaires,

1 mensuelle.

2 Compagnies italiennes

1 » étrangère

3° *Sur la Méditerranée-Levant-Mer Noire :*

1 hebdomadaire,

1 tous les dix jours,

4 bimensuelles,

1 mensuelle.

8 Compagnies italiennes

1 » étrangère

4° *Centre Amérique et Pacifique :*

1 bimensuelle,

3 tous les 45 jours.

4 Compagnies italiennes

1 » étrangère

5° *Amérique du Nord :*

2 bimensuelles,

6 mensuelles.

9 Compagnies italiennes

2 » étrangères

6° *France-Espagne-Portugal-Afrique Occidentale :*

4 hebdomadaires,

2 bimensuelles,

1 tous les 45 jours.

10 Compagnies italiennes

1 » étrangère

7° *Indes-Australie-Extrême-Orient-Afrique Occidentale :*

3 bimensuelles,

5 mensuelles,

1 toutes les 4 semaines,

5 Compagnies italiennes

11 » étrangères

8° *Europe Septentrionale :*

1 Compagnie italienne
22 » étrangères

9° *Sud-Afrique :*

4 lignes italiennes tous les 20 jours,

5 » » mensuelles,

1 » étrangère tous les 20 jours.

Ces lignes sont concentrées entre les mains de Compagnies soit italiennes, soit étrangères. Gênes possède un siège de toutes les compagnies importantes.

Voici maintenant les principales entreprises de navigation proprement génoises, avec le chiffre de leur tonnage (1922 ⁽¹⁾) :

<i>Felli Accame di Luigi</i>	8 vap.	37.400
<i>Felli Bianchi f. Seb.</i>	3 »	17.302
<i>Ente Trasporto Cotoni</i>	5 »	24.486
<i>Ravano e Corrado</i>	6 »	32.244
<i>Società Alta Italia</i>	7 »	49.740
» <i>Garibaldi (ancienne coop.)</i> ...	6 »	43.305
» <i>Italia dei Si Mari</i>	11 »	40.300
» <i>La Columbia</i>	3 »	21.200
» <i>La Polare</i>	3 »	15.267
» <i>La Veloce</i>	6 »	36.650
» <i>Ligure di Armamento</i>	3 »	19.789
» <i>Lloyd Mediterraneo</i>	29 »	118.296
» <i>Lloyd Sabaudo</i>	18 »	89.352
» <i>Marittima Ne</i>	20 »	54.206
» <i>Navig. gen. Italiana</i>	21 »	134.661
» <i>Natle di Navie</i>	27 »	175.999
» <i>Roma</i>	4 »	22.000
» <i>Transatlantica</i>	4 »	20.300

(1) E. Corbino. Il porto di Genova. *G. d. Economisti*, 1922.

Etudions maintenant les principales lignes subventionnées. Nous nous attacherons particulièrement à celles partant de Gênes. Mais auparavant pour qu'on puisse se rendre compte de la place de ces lignes dans l'ensemble de la navigation subventionnée, nous donnons la liste de toutes les lignes subventionnées et les principales caractéristiques qu'on en peut dégager (1) :

	Montant de la subvention annuelle	Total par groupe
	(en lire)	
A) <i>Service rapide :</i>		
1) Gênes - Alexandrie. Lire	3.000.000	
2) Trieste - Alexandrie	5.000.000	8.000.000
B) <i>Service isolé :</i>		
3) Congo - Angola	1.200.000	1.200.000
C) <i>Groupe de l'Australie et Amé- rique du Sud :</i>		
4) Gênes - Sidney - Brisbane.	2.160.000	
5) Gênes - Colon - Valparaiso	1.000.000	
6) Ligne du Brésil-Nord.....	900.000	
7) Naples - Vancouver	900.000	4.960.000
D) <i>Groupe d'Extrême-Orient :</i>		
8) Trieste - Yokohama	4.000.000	
9) Gênes - Bombay	4.000.000	
10) Trieste - Bombay	4.000.000	
11) Venise - Calcutta	1.000.000	13.000.000
E) <i>Méditerranée, Adriatique, Mer Noire :</i>		
12) Trieste - Maroc	1.200.000	
13) Venise - Dalmatie	400.000	
14) Trieste - Constantinople (service rapide)	3.200.000	
A REPORTER.....	31.960.000	27.160.000

(1) D'après le *Sémaphore*, 11 avril 1926.

	Montant de la subvention annuelle	Total par groupe
	(en lire)	
REPORT.....	31.960.000	27.160.000
15) Trieste - Mer Noire	3.200.000	
16) Venise - Grèce - Levant - Egypte	3.200.000	
17) Mer Tyrrhénienne - Cons- tantinople (serv. rap.) ..	3.000.000	
18) Mer Tyrrhénienne - Cons- tinople	3.000.000	17.200.000
F) <i>Service isolé</i> :		
19) Italie - Londres	1.500.000	1.500.000
G) <i>Services côtiers</i> :		
20) Sardaigne - Sicile - Tunisie (au nombre d'une tren- taine environ)	64.140.000	64.140.000
TOTAL.....	110.000.000	110.000.000

Il n'est pas difficile de voir par ce tableau que l'effort principal porte, en dehors des services côtiers que le gouvernement a un intérêt majeur à soutenir puisqu'ils comptent parmi les auxiliaires les plus précieux de l'unité politique du pays, sur les relations avec la Méditerranée et le Levant d'une part, avec l'Extrême-Orient de l'autre (1). La première constatation n'appelle aucun commentaire particulier. Puissance essentiellement méditerranéenne, l'Italie a toujours cherché à étendre son influence dans le Proche-Orient, surtout depuis la guerre, et il est naturel que sa politique maritime porte la trace de cette préoccupation. Par contre, les services sur les au delà de Suez méritent une mention particulière. Ils ne bénéficiaient, sous le régime de 1923, que d'une allocation de 5,6 millions, laquelle est por-

(1) Cf. aussi Ch. III, Section 2 *in fine*.

tée, dans le nouveau régime, à 13 millions. Il y a là un indice évident que l'Italie, qui n'a jamais joué jusqu'à présent un rôle important en Extrême-Orient, entend désormais y tenir un rang plus conforme au développement de sa puissance industrielle et à ses aspirations d'après-guerre.

Egalement significative est l'apparition dans le réseau des lignes subventionnées de 1926, d'un service sur la côte occidentale d'Afrique : Gênes - Casablanca - Dakar - Matadi-Löboto. En 1923-1924, Tanger marquait l'extrême limite occidentale de la zone à laquelle s'appliquait le régime des subventions en Italie.

Il faut enfin signaler une dernière innovation intéressante : la création d'une ligne sur l'Australie, de trois autres sur le littoral pacifique de l'Amérique du Nord et du Sud et sur le littoral atlantique du Continent Sud-Américain, qui ne figuraient pas dans le précédent régime des subventions, et qui, toutes, témoignent du désir de l'Italie de développer son action économique dans les régions les plus variées du globe. Seules les lignes de l'Atlantique Nord continuent à ne pas figurer au budget des primes et subventions.

Le montant global des primes à la navigation avait été ramené de plus de 300 millions en 1922 à 147 millions en 1923. En même temps, un premier remaniement avait été apporté à la configuration du réseau des lignes subventionnées. De sorte que la longueur des parcours annuels auxquels s'appliquait la subvention était descendue de 3.800.000 à 3.523.000 milles. Mais, dans son ensemble, la réforme avait été caractérisée beaucoup plus par la réduction du taux des allocations que par la refonte des lignes subventionnées.

En 1924, le montant de l'allocation reste fixé à son chiffre antérieur, soit 147 millions de lire; mais le gouvernement entreprit une réorganisation méthodique des lignes subventionnées, supprimant toutes les lignes dont l'utilité n'était pas clairement démontrée, et comprimant parallèlement

les crédits. Cette réforme, poursuivie au cours de l'année suivante, est maintenant terminée. Le nouveau régime des lignes subventionnées est entré en vigueur le 1^{er} janvier.

Les crédits globaux ont été ramenés de 147 à 110 millions de lire; ils s'appliquent à une cinquantaine de lignes, dont 19 d'intérêt général (économique ou politique), et une trentaine de services côtiers d'intérêt régional ou local.

Examinons maintenant avec quelques détails les modes de fonctionnement des principales lignes subventionnées partant de Gênes.

A) SERVICES RAPIDES

1) *Gênes-Alexandrie*, par Naples et Syracuse, et vice-versa : départs tous les quatre jours, steamers de 10.000 tonnes; vitesse, 17 nœuds. Montant de la subvention annuelle : première année, 3.000.000 de liras; deuxième année, 2.700.000; troisième année, 2.500.000; quatrième année, 2.250.000; cinquième année, 2.000.000. Si les départs deviennent hebdomadaires, le taux de la subvention sera porté à 4.000.000, avec réduction annuelle de 250.000 lire pendant chacune des années suivantes.

Le service sera assuré par la S. Nazionale dei Servizi Marittimi de Gênes, qui fait construire actuellement pour la ligne, par les chantiers Ansaldo, un paquebot de 16.000 tonnes qui sera muni de turbines à engrenage.

Cette ligne utilisera des steamers et se trouvera en concurrence avec une ligne également subventionnée Trieste-Alexandrie utilisant des motorships (type Burmeister et Wain).

B) SERVICE ISOLÉ

3) *Ligne du Congo à l'Angola*. — Itinéraire: Gênes, Marseille, Alger, Casablanca, Dakar, Konakry, Free-Town, Monrovia, Grand Bassam, Saint-Thomé, Port-Gentil Matadi, St-Antonio, Saint-Philippe de Benguela et Lobito. Départ

tous les deux mois. Steamers 4.500 tonneaux. Vitesse : 11 nœuds. Subvention annuelle : 1.200.000 lire.

Le service sera assuré par la Navigazione Libera Triestina de Trieste à l'aide du steamer « Stella ».

C) GROUPE D'AUSTRALIE ET AMÉRIQUE DU SUD

4) *Ligne d'Australie*. — Itinéraire : Gênes, Livourne, Naples, Messine, Catane, Port-Saïd, Colombo, Freemantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney, Brisbane et retour. Départs mensuels. Steamers de 6.800 tonneaux. Vitesse : 12,5 nœuds. Montant de la subvention : première année, 2.600.000 liras; deuxième année, 2.400.000; troisième année, 2.160.000; quatrième année, 1.920.000; cinquième année, 1.680.000.

Le service sera assuré de concert par le Lloyd Sabauda avec la Navigazione Generale Italiana qui a commandé pour la ligne, aux Cantieri Meridionali de Baïa, près Naples, deux motorships de 11.000 tonneaux chacun, qui seront munis de moteurs Burmeister et Wain de 11.000 HP.

5) *Ligne de l'Amérique Centrale et du Pacifique Sud*. — Itinéraire : Gênes ou Naples, Marseille, Barcelone, Teneriffe, Ile Barbade, Trinité, La Guayra, Curaçao, Puerto Columbia, Puerto Limon, Colon, Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaiso et Conception. Départs mensuels. Navires : 6.000 t. br. Vitesse : 12 nœuds. Montant de la subvention : 1.000.000 de liras.

Le service sera assuré par la Navigazione Generale Italiana, qui a acheté à cette fin un motorship de 4.950 tonnes, construit à Copenhague en 1912, le « Clelia », rebaptisé depuis « Equatore ». La Compagnie projette par ailleurs la construction de deux motorships de 12.000 tonneaux.

6) *Ligne du Brésil Nord*. — Itinéraire : les trois principaux ports de la Mer Tyrrhénienne, Ténériffe, Bahia, Pernambouc, Para, Manaos et vice-versa. Départs tous les deux mois. Navires de 4.000 tonneaux. Vitesse : 11 nœuds. Subvention annuelle : 900.000 lire.

Compagnie concessionnaire : Cosulich.

D) GROUPE D'EXTRÊME-ORIENT

9) *Ligne de Gênes à Bombay.* — Itinéraire : Gênes, Livourne, Naples, Port-Saïd, Suez, Aden et Bombay. Départs mensuels. Navires de 7.000 tonneaux bruts. Vitesse : 12,5 nœuds. Subvention : 4 millions de liras pendant la première et la deuxième année; 3.600.000, la troisième; 3.200.000, la quatrième; 3.000.000, la cinquième.

Compagnie concessionnaire : Marittima Italiana.

11) *Venise (Gênes) Calcutta.* — Itinéraire : Venise, Massouah, Calcutta. Départs mensuels. Navire : 5.000 t. br. Vitesse : 10 nœuds. Subvention : première et deuxième années, 1.000.000 de liras; troisième année, 900.000; quatrième année, 800.000; cinquième année, 700.000.

Compagnie concessionnaire : Società Veneziana di Navigazione à vapeur, qui fait construire actuellement, au chantier naval triestin de Monfalcone, un motorship et a affrété un navire à moteur de la Compagnie Cosulich, le « Mouley ».

E) MÉDITERRANÉE

17) *Service rapide Mer Tyrrhénienne-Constantinople.* — Itinéraire : Gênes, Livourne, Naples, Messine, Alexandrie, Côte de Syrie, Smyrne, Constantinople et retour. Départs tous les quinze jours. Navires de 4.500 tonneaux. Vitesse : 12 nœuds. Subvention : 3.000.000 de liras pour la première année, avec réduction de 250.000 liras par an pendant les quatre années suivantes.

Compagnie concessionnaire : Società Nazionale dei Servizi Marittimi de Gênes.

18) *Mer Tyrrhénienne-Constantinople.* — Itinéraire : Gênes, Livourne, Naples, Messine, Catane, Constantinople et retour. Départs tous les quinze jours. Navires de 3.400 t. br. Vitesse : 10 nœuds. Même subvention et même Compagnie concessionnaire que pour la ligne précédente.

SERVICES CÔTIERS PRINCIPAUX

6°) *Gênes-Livourne, Portoferraio, Maddalena, Côte Est de la Sardaigne, Cagliari, Palerme*, tous les quinze jours, Compagnie Florio.

7°) *Gênes-Livourne, Bastia, Maddalena, Côte Ouest de la Sardaigne, Cagliari, Palerme*, tous les quinze jours, Compagnie Florio.

8°) *Gênes-Livourne, Porto Torres*, hebdomadaire, Compagnie Transatlantica.

9°) *Gênes-Tunis*, hebdomadaire, Compagnie Transatlantica.

SECTION IV

Fonctions accessoires de Gênes - Conclusions

A Gênes s'opèrent : visite des chaudières et appareils moteurs, visite des navires de ports, contrôle des navires d'émigration, paie des décomptes ou rôles d'équipage, jauge et transcription des ventes, constitution de gage, liquidation de primes de navigation.

L'armement de nombreux navires se fait à Gênes. Les équipages génois sont nombreux dans le monde entier. Ils forment la majorité des équipages des navires sillonnant les fleuves de l'Amérique du Sud.

En 1913, furent enregistrées, à Gênes, 1.665 conventions d'enrôlement relatives à 26.818 hommes d'équipage, contre 8.395 relatives à 61.608 dans tout le royaume, donnant respectivement pour Gênes un pourcentage de 20 % et 43 %.

Le chiffre des navires nationaux inscrits dans le département de Gênes est le suivant :

VOILIERS			VAPEURS			Force en Chevaux	
Nombre	Tonneaux		Nombre	Tonneaux		Tonneaux	Indiqués
	Brut	Net		Brut	Net		
111	50.918	44.684	535	1.531.179	844.849	135.829	909.256

Conclusions

Le mouvement des navires entrés et sortis à Gênes se caractérise donc :

1° *Par la proportion décroissante des voiliers, navires de cabotage presque tous italiens, et la part croissante au contraire des navires à moteurs, apparus depuis la guerre;*

2° *Par la proportion croissante des navires battant pavillon national, mouvement favorisé par l'essor de l'industrie des constructions navales, la puissance du courant d'émigration et les subventions gouvernementales;*

3° *Par la proportion croissante des navires de ligne, mouvement favorisé par la situation géographique de l'Italie, l'absence de marchandises lourdes d'exportation et la politique économique et générale de ses dirigeants, source d'abondantes subventions.*

Le mouvement des navires entrés et sortis à Gênes se distingue du mouvement analogue marseillais :

1° *Par la disproportion beaucoup plus grande à Marseille qu'à Gênes (du simple au double) entre la jauge des navires et le poids des marchandises transportées à l'importation.*

Cette disproportion trouve ses causes dans la nature pondéreuse des importations génoises et la part des paquebots dans le trafic marseillais. Au seul point de vue de la jauge des navires entrés et sortis, Marseille l'emporte sur Gênes.

2° *Par la proportion encore un peu plus considérable à Marseille qu'à Gênes des mouvements sous pavillon national. Mais du fait de l'effort italien, cet écart est bien près de disparaître.*

CHAPITRE III

Le mouvement des marchandises et des voyageurs

SECTION I. — *Le trafic en général.*

SECTION II. — *Les marchandises importées et leur provenance.*

SECTION III. — *Les marchandises exportées.*

SECTION IV. — *Les passagers.*

SECTION V. — *Variations périodiques.*

SECTION I

Le trafic en général

Le mouvement total des marchandises à *Gênes* en 1925 a été de 8.248.830 tonnes contre 7.414.634 tonnes à *Marseille*. Dans ces chiffres est compris, de part et d'autre, le charbon de soute (*bunkers*). (Cf. Notes statistiques, p. 64.)

Si l'on retranche de ces chiffres les données représentant le charbon de soute embarqué, on obtient, *pour Gênes*, 7.720.000 tonnes et *pour Marseille* 7.094.493.

Ne sont comprises dans aucune des deux statistiques environ 150.000 tonnes de provisions de bord autres que le charbon (mazout, huile minérale, denrées alimentaires).

En opérant d'une façon analogue, on obtient pour 1926,

Le charbon de soute compris, à *Gênes*, 7.581.301 tonnes; à *Marseille* (1), 7.329.468 tonnes.

Le charbon de soute non compris, à *Gênes*, 7.093.043 tonnes; à *Marseille*, 6.701.998 tonnes.

L'année 1925, à *Gênes* surtout, avait été exceptionnellement prospère (300.000 tonnes de plus qu'en 1913). L'année 1926 marque un recul dû surtout à la grève minière britannique. Sur un déficit total de 629.000 tonnes, les importations de charbon représentent un déficit de 400.000 tonnes.

La grève britannique a, en outre, déterminé, au détriment des ports méditerranéens :

1° Le déplacement des navires sur l'Amérique pour le transport du charbon en Angleterre;

(1) Il est vrai que *Marseille* pourrait tenir compte du trafic de son annexe Port-de-Bouc : Ainsi serait atteint le chiffre de 7.644.204 tonnes en 1926, donné par M. H. Brenier dans sa brochure (p. 72) et *Gênes* nettement dépassée.

- 2° Une augmentation sensible du prix du combustible;
 3° Une augmentation encore plus forte des frets en général.

Importations et Exportations

Les 7.720.500 tonnes (1926: 7.093.043 tonnes) représentant le trafic génois en 1925 se divisent en :

Importations : 6.770.500 tonnes (1926: 6.192.142 tonnes)

Exportations : 950.000 tonnes (1926: 900.901 tonnes)

Les exportations atteignent donc à peine 1/6 des importations.

Il en résulte :

1° *Que, toutes choses égales d'ailleurs, les frais sont supportés beaucoup plus lourdement par les navires venant toucher Gênes*, qui sont souvent obligés de ressortir vides. Les ports du Nord, à cause de l'abondance de leur fret de sortie (charbon), sont aussi nécessairement supérieurs à Gênes.

Marseille souffre, il est vrai, d'un vice semblable, mais moins grièvement :

Importations : 4.932.035 tonnes (1926 : 4.548.211 tonnes)

Exportations : 2.482.599 tonnes (1926 : 2.153.787 tonnes)

2° *Que cet inconvénient est encore aggravé par les conditions du transport sur voies ferrées*. Les 5/6 des wagons expédiés de Gênes chargés doivent revenir vides.

Wagons chargés : 410.000, 1926 (372.000) (1) *March'* 5.864.000 tonnes (1926, 5.324.000).

Wagons déchargés : 121.000, 1926 (120.000) *March'* 1.007.000 tonnes, 1926 (908.000).

Cependant, dans la réduction de la disproportion, 1925 marquerait un progrès sur 1924 et 1926 en marque un nouveau sur 1925.

(1) Sauf indication contraire, les sommes inscrites entre parenthèses se rapportant à l'année 1926.

L'arrière-pays italien de Gênes n'exporte pas suffisamment de produits lourds. La clientèle des centres industriels suisses serait, à ce point de vue, précieuse, au port ligure.

Place de Gênes parmi les ports italiens

Gênes occupe incontestablement le premier rang parmi les ports italiens (1925) :

<i>Gênes</i>	8.248.830 (1924 : 7.455.094) tonnes
<i>Trieste</i>	2.853.542 (1924 : 2.856.943) »
<i>Naples</i>	2.159.468 (1924 : 2.902.468) »
<i>Venise</i>	2.122.003 (1924 : 2.295.759) »
<i>Savone</i>	1.783.689 (1924 : 1.335.533) »

En somme, parmi les grands ports italiens, ceux de Gênes et de Savone, sa voisine, sont seuls en progrès en 1925, témoignant de l'activité de leur hinterland.

Dans le trafic total des ports du royaume montant à 34.277.853 (augmentation sur 1924 : 2.467.430) le trafic de Gênes représente 23,92 %.

A Gênes embarquent ou débarquent 58 % environ des voyageurs en passage international. La proportion serait beaucoup plus faible si l'on considérait la totalité des voyageurs (Cf infra, p. 86).

Les importations par voie de mer (1925) ressortent à 70 % environ de l'ensemble des importations italiennes; celles par voie ferrée à 30 %. Les exportations par voie maritime représentent seulement 36 % des exportations totales. La grève des mineurs britanniques et la hausse des frets qui en résulta, en 1926, a fortement modifié ces rapports.

L'estimation en valeur du trafic d'un port ne saurait prétendre qu'à une approximation très large. D'après les valeurs déclarées en douane, le trafic génois a pu être évalué pour 1925 (F.P. Il Porto di Genova, g. d. Economisti 1927) à la somme de 11 à 11,5 milliards de liras.

De ce total, les exportations pourraient représenter 30 à 40 % (alors qu'elles ne représentent, en volume, que 12,3 % seulement); les importations 60 à 70 % (au lieu de 87,7 %).

SECTION II

Les marchandises importées et leur provenance

A. — *Etude des principales marchandises importées
suivant leur provenance*

Voici, maintenant, le détail des principales exportations :

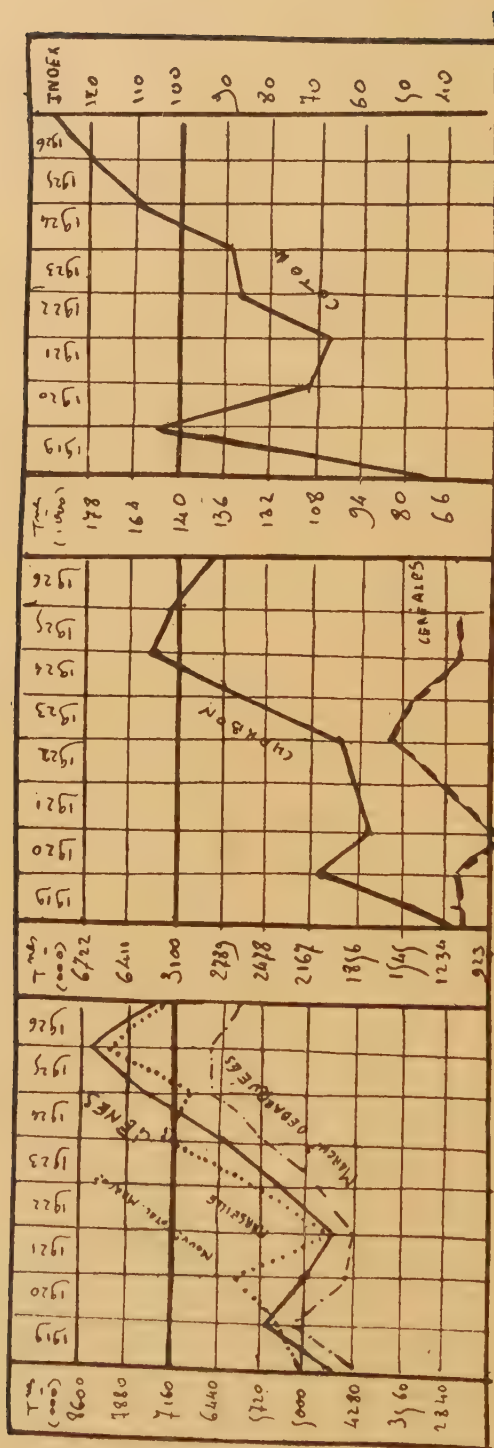
HOUILLE : 3.112.426 tonnes (1926 : 2.715.048). Dès 1925, les importations de charbon par Gênes avaient diminué (101.480 tonnes de moins qu'en 1924). La cause en peut être cherchée

PROVENANCES (1.000 tonnes)

Moyenne	Angleterre	Etats-Unis	Allemagne	Autres	Total
1904-1908	2.679	38	33	5	2.755
1909-1913	2.949	154	79	8	3.190
1920	608	976	8	78	1.670
1921	1.060	615	112	36	1.823
1922	1.765	55	36	19	1.875
1923	2.279	184	46	6	2.515
1924	2.292	408	495	19	3.214
1925	2.402	337	289	64	3.112
1926	1.112	574	891	138	2.715

dans le fait que le charbon allemand des réparations arrive par terre. En 1926, la diminution est, naturellement, encore plus considérable par suite de la grève anglaise et de la hausse des frets qui rend avantageux le transport par terre.

Sur un total de 6.770.550 tonnes d'importations, la place du charbon avec ses 3.112.426 tonnes, soit presque la moitié, est considérable. Cependant la valeur en est assez faible : 5 à 6 % de la valeur du trafic total. La moyenne mensuelle des arrivages en 1925 a été de 259.000 tonnes.



Mouvements de quelques marchandises.

De 1920 à 1925, l'*Angleterre* ne cesse de progresser. Cependant, à cette date, la moyenne atteinte par elle est encore très inférieure à celle d'avant-guerre : A cette époque, en effet, la Grande-Bretagne était presque l'unique fournisseur de Gênes. L'année 1926 accuse le coup très dur porté à l'exportation britannique par la grève minière. Ce recul profite aux concurrents continentaux ou transocéaniques des charbonniers anglais.

Les *Etats-Unis*, dans la période qui suit immédiatement la guerre, jouissent d'une position privilégiée : Ils ne tardent pas à la perdre. Il paraît peu probable, vu leur éloignement, qu'ils puissent maintenir leur progression de 1926.

La progression de l'*Allemagne*, assez irrégulière, semble cependant s'affirmer. Son charbon provient, en grande partie, des versements au compte des réparations (1). Les masses les plus importantes parviennent par voie de terre.

Par voie de terre était également acheminée, jusqu'en 1926, la totalité du charbon *polonais*. En 1926, au contraire, 53.000 tonnes entrent par Gênes.

Le charbon *français* (maximum : 183.000 tonnes en 1918) et le charbon *belge* (maximum : 68.000 tonnes en 1920) qui, dans la période d'après-guerre, avaient joué un certain rôle, ont à peu près disparu en 1926 (provenance d'Anvers : 21.000 tonnes).

L'*anthracite russe*, qui avait fait sa quasi-apparition en 1925 (78.000 tonnes), grâce à l'activité des agences soviétiques de Rome et de Gênes, recule, malgré la grève anglaise, jusqu'à 43.000 tonnes en 1926.

Ensuite, viennent l'*Algérie* (coke) et l'*Afrique du Sud* (2).

Le charbon importé par Gênes équivaut à 39 % du charbon importé par tous les ports du Royaume, Gênes a donc

(1) Total du charbon pour réparations entré en Italie : 1924, 3.609.000 tonnes ; 1925, 1.722.000 tonnes.

(2) Pour la répartition par pavillon transporteur, cf., p. 39.

pu justement être appelée « La mine de houille de l'Italie ».

Si l'on considérait le port de *Savone-Vado* comme formant une unité économique avec le port de Gênes — et on devra le considérer ainsi tôt ou tard, — on serait amené à admettre que plus de la moitié du charbon italien entre par cet *emporium*.

Marseille importe 1.151.014 tonnes de charbon (1926 : 1.098.020), c'est-à-dire environ trois fois moins, et ce charbon, au lieu de former presque la moitié du trafic total, en forme à peine le sixième. Cette opposition tient à la différence de valeur minière des arrière-pays génois et marseillais. La quasi-totalité du charbon importé à Marseille est utilisée dans la région.

Il y a donc là un indice manifeste d'une infériorité grave de l'Economie italienne.

L'Italie, passant outre à son manque de combustible, a mis sur pied, pendant la guerre, une industrie importante, qu'elle s'efforce de maintenir entre de hautes barrières douanières ; construction très fragile assurément.

Ainsi, l'avantage de Gênes sur Marseille, en tant qu'il est constitué par une importation de charbon beaucoup plus considérable, est assez superficiel.

D'abord, l'industrie alimentée, constituée dans des conditions économiques défavorables, est particulièrement sensible à tout mouvement de la production et des prix. Et l'économie portuaire est sujette à la même sensibilité que l'économie industrielle.

Ensuite, le charbon est un produit lourd mais d'une faible valeur. Le charbon importé par Gênes ne représente, en valeur, que 5-6 % du trafic total du port. Il est juste, d'ailleurs d'ajouter que la valeur des marchandises ne saurait être prise comme le critérium de la prospérité d'un port : L'outillage, la main-d'œuvre employée sont fonction du poids et non de la valeur. Le travail de la houille a repré-

senté, en 1926, 363.230 journées contre 807.794 pour les autres marchandises.

Enfin, la houille tend peu à peu à être éliminée comme moyen de production d'énergie.

L'utilisation complète des forces hydrauliques alpines pourrait ainsi porter un coup fatal au trafic génois. Il restera, il est vrai, à Gênes, la ressource d'utiliser son charbon en une grande Centrale Thermo-électrique de compensation, solution vers laquelle elle s'achemine.

Mais pourrait-elle espérer retrouver ainsi un débouché de l'importance de celui qu'elle perdrait ?

CÉRÉALES : 1.197.986 tonnes (1926 : 1.187.559) (Marseille : 1925 : 870.801 ; 1926 : 713.977).

dont (1.000 tonnes)	<i>Blé</i>	1.030	(882)	tonnes
	<i>Maïs</i>	58	(201)	—
	<i>Avoine</i>	90	(68)	—
	<i>Millet</i>	1	(1)	—
	<i>Orge</i>	2	(1)	—
	<i>Riz</i>	2	(1)	—
	<i>Farine (E. M.)</i>	3	(1)	—
	<i>Son</i>	7	(26)	—

Provenance du blé :

<i>Etats-Unis</i>	459	(294)
<i>Plata</i>	251	(205)
<i>Canada</i>	121	(183)
<i>Australie</i>	110	(10)
<i>Russie</i>	39	(117)
<i>Autres pays</i>	48	(378)

Provenance du maïs :

<i>Plata</i>	51	(175)
<i>Roumanie</i>	6	(25)

Provenance de l'avoine :

<i>Plata</i>	70	(60)
<i>Canada et E.U.A.</i>	15	(—)
<i>Autres pays</i>	5	(—)

Les routes commerciales des céréales sont très variables. Elles se déplacent sur le plus léger fléchissement des récoltes des prix ou des frets. L'exemple le plus typique est, à Gênes, celui des céréales australiennes : En 1925, l'Australie envoie des céréales seulement pendant le premier semestre ; pendant toute l'année 1926, elle cesse à peu près ses expéditions.

Le fait principal dans l'histoire du commerce du blé à Gênes, comme dans tous les ports méditerranéens pendant ces dernières années, est la fermeture des ports de la Mer Noire.

Le jour où les Dardanelles cessèrent d'être accessibles, un navire de 5.000 tonnes de portée qui était capable autrefois, en cinq voyages annuels, de fournir à l'Italie 25.000 tonnes de blé, ne put en fournir désormais que 10.000 tonnes provenant des Etats-Unis ou d'Australie.

La réouverture des ports de la Mer Noire, la mise en valeur intense de la Russie sont une question capitale pour l'Italie, premier grand marché sur la route des navires venant d'Odessa. On remarquera, en 1926, une forte reprise des importations russes.

On remarquera également le recul du blé relativement aux autres céréales. Ce qui a peut-être pour cause les mesures alimentaires prises en septembre par le gouvernement fasciste.

Les céréales importées à Gênes sont utilisées pour la plus grande partie par les usines de pâtes alimentaires de la Lombardie et du Piémont.

A Marseille, au contraire, elles sont manufacturées sur place, principalement dans les grandes minoteries de la ville.

Une autre partie, à Gênes comme à Marseille, est exportée en transit vers la Suisse. Gênes a exporté, en 1925, vers la Suisse, 114.351 tonnes de céréales (1926 : 108.980).

Les céréales importées par Gênes équivalent à 50 % de celles importées par tous les ports du Royaume.

COTON. — Il alimente les tissages de Lombardie : 171.141 tonnes (1926 : 182.470) (Marseille : 29.824 (1)).

PROVENANCES DU COTON (1 000 tonnes)					
	Amérique du Nord	Egypte	Inde	Autres provenances	Total
1920	79	7	20	5	111
1921	87	5,5	10	0,5	103
1922	102,5	12	14,5	1	130
1923	85	22	24	1,5	132,5
1924	102	27	31	2	162
1925	122	20	24,5	4,5	171
1926	138	10	24	5	177

Le coton importé par Gênes équivaut à 54 % de celui importé par tous les ports du Royaume.

Bois. — 104.306 tonnes (1926 : 112.871). *Etats-Unis* 1925 : 51.000 tonnes (1926 : 58.000).

Les importations sont surtout de bois de Pitchpin de provenance américaine.

CELLULOSE. — 49.027 tonnes (32.862 en 1926), sert à fabriquer la soie artificielle.

Suède 31.000 (18.000) tonnes

Hambourg .. 9.000 (6.000) —

PHOSPHATES, NITRATES. — Phosphates: 226.122 tonnes (1926 : 206.510).

Tunisie 163.000 (139.000) tonnes

Algérie 50.000 (48.000) —

Floride 11.000 (19.000) —

Chili 34.000

Nitrates de soude : 37.617.

PRODUITS CHIMIQUES. — 38.864 tonnes (1926 : 41.353).

Allemagne, Angleterre, Etats-Unis, France.

(1) Les chiffres donnés entre parenthèses pour Marseille se rapportent à l'année 1925.

VIANDE CONGELÉE. — (Marseille : 20.000). L'importation de ce produit s'est fortement réduite après les très fortes entrées de la guerre (1918 : 165.000 tonnes). Mais, depuis 1921 (22.000 tonnes), elle a reconquis une place assez importante dans le trafic génois, grâce aux nouvelles installations frigorifiques. Elle représente, en 1925 : 86.000 tonnes (1926 : 50.000) provenant de l'*Argentine* : 38.700 (19.800), de l'*Uruguay* 11.700 (13.200) et, de moins en moins, du *Brésil* (1924 : 41.000 1925 : 15.000, 1926 : 1.000 tonnes).

LAINE. — La laine, 34.001 (38.302) (Marseille : 36.522), provient surtout d'*Australie* depuis quelques années, grâce à l'effort du Lloyd Sabaud, qui créa une ligne pour ce pays.

Viennent ensuite : l'*Argentine*, l'*Uruguay*, l'*Angleterre* et la *Libye*.

JUTE. — 20.339 (1926 : 19.637) (Marseille : 19.341). Provenance principale : *Calcutta*.

PEAUX. — 30.705 (1926 : 25.353) (Marseille : 26.000).

<i>Plata</i>	11.000	(1926 : 8.000)	tonnes
<i>Australie</i>	3.808	(1926 : 3.000)	—
<i>Erythrée - Somalié</i>	3.000	(1926 : 3.000)	—

MÉTAUX. — 474.537 (1926 : 322.833) (Marseille : 160.871 tonnes), où apparaît la différence de richesse minière et d'éloignement économiques des arrière-pays génois et marseillais.
Fer et acier en lingots.... 215.000 (1926 : 148.000) tonnes

Provenance :

<i>Indes Britanniques</i>	36.000	(32.000)	—
<i>Argentine</i>	34.000	(6.000)	—
<i>Allemagne</i>	23.000	(32.000)	—
<i>Etats-Unis</i>	17.000	(9.000)	—

Egypte, France et Afrique du Nord (1926 : 29.000), *Danemark, Norvège*.

Fonte.. 144.000 (1926 : 110.000) : *Portoferrajo (Ile d'Elbe)*

Cuivre. 45.000 (1926) : 42.000 : *Etats-Unis* : 26.000

(18.000) *Middlesborough*.

Plomb...	18.000	(14.000)	:Espagne : 9.000 (7.000).
Zinc	8.000	(4.000)	:Etats-Unis : 5.000 (1.000).
Etain ..	3.000	(4.000)	:Singapoure.
Alumin..	3.107	(400)	:Norvège : 2.000 (100).

Métaux ouvrés et demi ouvrés : 86.000 (18.000).

<i>Argentine</i>	38.000
<i>Uruguay</i>	11.000
<i>Brésil</i>	15.000
<i>Etats-Unis</i>	3.000
<i>Australie</i>	12.000

Ces provenances ont complètement disparu en 1926 et sont remplacées par *Ports anglais* (8.000), *Hollande* (3.000), *Anvers* (4.000). La substitution de ces marchés proches aux plus lointains, comme la diminution des importations de métaux, tient certainement à la hausse des frets résultant de la grève anglaise.

HUILE D'OLIVE. — 49.102 (1926: 54.226); provenance: *Oneglia* et *Porto Maurizio*, transbordent pour *Plata*, *Brésil* et *Etats-Unis* (Marseille: 31.519).

CAFÉ. — 25.907 (1926: 33.725). Les quantités importées sont très sensibles aux variations de change. La principale provenance est le *Brésil*: 19.000 (23.000).

GRAINES OLÉAGINEUSES. — 134.097 (1926: 140.403) (Marseille: 632.699).

Les fortes importations de graines oléagineuses à Marseille sont utilisées exclusivement par l'industrie marseillaise.

Lin : 47.000 (1926: 58.000) tonnes, dont en provenance de l'*Inde Anglaise* : 35.000 (1926 : 31.000) ; de l'*Erythrée* : 8.000 (1926: 6.000) ;

Arachides: 27.000 (1926: 42.800 tonnes): de l'*Inde*: 16.000 (31.900); de la *Chine* : 6.000 (8.000);

Coprah : 24.000 (1926 : 23.000) tonnes : de l'*Inde* : 14.000 (16.000);

Sésame : 13.000 (1926 : 8.000) tonnes: de l'*Inde*: 7.000 (1.700);
 Colza : 15.431 (1926: 1.500) tonnes: principalement de l'*Inde*;
 Ricin : 8.514 (1926: 5.000) tonnes: principalement de l'*Inde*.

A noter l'accroissement des importations de graines de lin et surtout d'arachides, la quasi-disparition des graines de colza, sesame et ricin.

HUILES MINÉRALES. — 1° Huile combustible et naphte : 138.889 (172.330),

II. Huile lubrifiante: 67.282 (57.286).

Marseille (220.121 et 26.688 tonnes).

Provenance : 1° Huile combustible et naphte :

<i>Etats-Unis</i>	38.000	(600)
<i>Angleterre</i>	17.000	(15.000)
<i>Russie</i>	7.050	
<i>Roumanie</i>	38.000	(1926)

Le pétrole importé par Gênes équivaut à 25 % de celui importé par tous les ports du Royaume.

La plus grande partie du pétrole envoyé à Gênes (destiné surtout à l'approvisionnement des navires), n'est pas débarqué à Gênes, mais à *Vado*. Aussi, en 1926, sur 172.000 tonnes d'huiles combustibles reçues à Gênes, *Vado* figure-t-il comme port de provenance de 106.000 tonnes. Ce phénomène n'a cessé de s'accroître : Ainsi s'accuse une division du travail entre les 3 ports voisins de Gênes, de Savone et de Vado et l'apparition d'un très vaste emporium ligure, d'une « plus grande Gênes ».

2° Huiles lubrifiantes: Provenance principale: *Etats-Unis*: 63.000 (1926: 44.000).

Parmi les autres marchandises, on peut encore citer : *Automobiles* et pièces : 586 (411) ; Bétail vivant : 3.146 (144) ; Cacao: 8.753 (9.727) ; Cellulose : 49.027 (32.862) ; Denrées alimentaires diverses: 11.530 (10.865); *farines et féculs*: 22.059 (19.045) ; Gomme : 7.761 (8.516) ; Huile de palme : 16.790 (19.263); Huile de graines: 18.237 (24.141); *Kaolin* : 24.658

(18.782) ; Machines et pièces : 12.229 (11.936) ; Matériaux de construction : 82.886 (110.947) ; Os : 4.952 (2.491) ; *Poisson séché ou conservé* : 57.274 (51.451) ; Poix et résine : 46.144 (34.482) ; *Sel* : 131.281 (119.826) ; Soie et cocons : 3.115 (2.998) ; Soufre : 8.457 (11.186) ; *Vin étranger* : 6.592 (8.301) ; *Vin du pays* : 24.888 (23.102).

Le rang occupé par les marchandises d'après leur valeur est, naturellement, très différent de celui que leur assigne leur poids. En faisant toutes réserves sur la valeur de ces approximations, on peut dire que le *charbon* (valeur moyenne 199 livres la tonne) représente 600 millions environ en 1925 et vient au sixième rang ⁽¹⁾.

Au premier rang des entrées, le *coton brut*, avec 170.000 tonnes, représente 2 1/4 à 2 1/2 milliards de livres ; les *céréales* viennent ensuite (2 milliards) ; les laines (800/850 millions) ; puis la *viande* et l'ensemble des métaux.

Après le *charbon*, mais à peine au-dessous, malgré leur poids plus faible, viennent les *peaux* (500 millions) ; les *huiles minérales* (300/350 millions) ; puis, le *poisson*, les *graines oléagineuses*, le *café*, la *gomme*, les *tissus*, les *vins* valant de 200 à 100 millions.

La *soie*, pour son faible volume, représente une valeur importante : 100 à 150 millions.

(1) F. P. Il porto di Genova. G. d. Economisti, 1927.

**Marchandises débarquées à Gênes en 1925,
suivant leur provenance (1.000 tonnes)**

Provenances	1925	1926	Produit dominant	1925	1926	Pourcentage sur Total
Angleterre (2) ^a	2.593	1.238	Charbon	2.402	1.112	38,31
U. S. A. et	1.359	1.410	Céréales	601	478	20,07
Canada (1)			Charbon	337	574	
Plata (4)	516	581	Blé	251	205	7,63
Ports Italiens (5)	501	549	Sel	131	119	7,41
Hollande (3)	351	895	Charbon	351	854	5,20
Indes (et Singapour) (7)	226	195	Graines oléagineuses	86	91	3,34
Afrique du Nord (6)	254	225	Phosphate	214	187	3,76
Russie (Mer Noire) (8)	160	179	Blé	39	117	2,37
Australie (17)	149	38	Blé	110	10	2,20
Scandinavie (12)	93	53	Cellulose	31	18	1,36
Centre Amérique et Pacifique Sud (11)	71	75	Nitrate	34	35	1,05
Hambourg-Brême, etc. (10)	63	109	Fer et Acier	23	32	0,93
Egypte (18)	46	34	Coton	19	17	0,69
Afrique Occid. (14)	42	47	Bois	20	25	0,63
Espagne-Portugal (Côte Occid.) (15)	47	39	Pyrite	12	11	0,71
Brésil (20)	44	26	Poissons	20	8	
Marseille-Cette, Port-de-Bouc, Nice-Corse (21)	35	26	Café	19	22	0,65
Extrême-Orient (16)	33	38	Produits Chimiques	6	2	0,53
Espagne (Méditer.) (15)	32	39	Huile végétale	11	18	0,50
Smyrne-Syrie-Chypre (24)	26	9	Plomb	10	7	0,48
Anvers (13)	25	51	Pyrite	17	2	0,40
Erythrée-Somalie, Mer Rouge (22)	22	19	Fer	6	3	0,37
Sud-Afrique (19)	18	30	Graines	6	11	0,34
Roumanie-Bulgarie (9)	16	131	Fer vieux	4	2	0,27
Turquie (26)	11	4	Maïs, Blé	7	63	0,24
Grèce-Salonique-Egée (25)	10	7	Pétrole	—	48	
Indes Néerlandaises (23)	10	10	Fer vieux	8	—	0,16
Lybie (27)	4	2	Huile d'huile	2	1	0,15
			Coprah	3	2	0,16
			Vieux fer	2	—	0,07

^a) Entre parenthèses le rang de chaque provenance suivant le tonnage exporté en 1926. Les ports exportateurs de charbon arrivent, naturellement, en tête. On observera que, dans les 549.000 tonnes provenant, en 1926, des ports italiens, sont comprises 106.000 tonnes de naphte en provenance de Vado.

Observations sur la provenance des marchandises génoises

1° Les marchandises débarquées à Gênes peuvent se diviser en trois groupes : *Groupe méditerranéen, groupe d'au delà de Gibraltar, groupe d'au delà de Suez.*

Le groupe atlantique écrase absolument le groupe Suez et cela peut surprendre, lorsqu'on se rappelle le passé de la République génoise, en décadence depuis la découverte de Christophe Colomb. Cependant, la prédominance, dans le commerce génois, des routes occidentales, paraît dictée aussi bien par la configuration des côtes (*cf.* p. 18) que par les exigences des courants d'émigration, et surtout par les nécessités d'un trafic, en grande partie charbonnier.

Le mouvement total de Suez fut, en 1925, de 14.411.000 tonneaux de jauge nette et 17.777.000 tonnes de marchandises.

Dont en provenance ou à destination de Gênes :

1.148.000 tonneaux de jauge nette .. 7,97 %

465.000 tonnes de marchandises... 2,62 %

Un diagramme du trafic Nord-Sud du canal de Suez, ferait ressortir en 1925, un fait nouveau intéressant : Le fort écart à la moyenne de la courbe génoise. Le Canal, en effet, a enregistré, pour la première fois en 1925, le passage simultané des envois des deux gros producteurs de blé d'au delà de Suez : Inde et Australie.

En 1920 et 1922, le grain australien passait après le grain indien. En 1921, et plus rarement, le fait contraire se produisait.

Gênes fait des efforts pour étendre son influence en Australie et en Extrême-Orient. Le *Lloyd Sabaudo* crée de nouvelles lignes vers ces régions.

Répartition du blé australien

Port-Saïd (pour répartition).....	368.000 tonnes
Italie	319.000 —
Angleterre	246.000 —

La péninsule reçoit en 1925, 40 vapeurs de grains australiens.

Au sein du groupe méditerranéen, il faut encore distinguer (et cette distinction est faite dans les usages commerciaux génois) le groupe méditerranéen proprement dit et le groupe d' « au delà du Bosphore ».

Nous avons dit (cf. p. 72) de quel poids la fermeture des détroits pendant la guerre avait pesé sur les destinées du commerce maritime, sur celles spécialement du commerce méditerranéen.

Gênes paraît retrouver, en 1926, les routes de la Mer Noire (Roumanie, Bulgarie, Russie), aux bords de laquelle la République Génoise possédait autrefois des comptoirs.

2° Commerce des colonies italiennes :

On n'ignore pas la part considérable (28 %) du commerce des colonies françaises dans le trafic marseillais.

Il est intéressant de noter la place assez importante (relativement à leur valeur et à leur développement économique) que les colonies italiennes tiennent dans le trafic génois.

Le chiffre de 22.812 tonnes (1926 : 20.037) constitué surtout de peaux, est assez élevé pour l'Erythrée et la Somalie. Il est vrai que l'Abyssinie est pour une certaine part dans ce mouvement et qu'elle pourrait apporter un appoint plus important à ce trafic si les voies de pénétration Erythrée-Abyssinie étaient plus accessibles.

La Libye exporte de son côté, par Gênes, 4.277 tonnes (1926 : 2.649).

Les trois colonies réunies exportent par Gênes 27.089 tonnes, soit 0,44 % des importations génoises.

SECTION III

Les marchandises exportées

Les marchandises embarquées à Gênes représentent 950.000 tonnes en 1925 (1926 : 900.901) ; à Marseille : 2 millions 401.365 tonnes en 1925 (1926 : 2.153.787).

Le charbon embarqué pour *bunkers* était, en outre, de 528.330 tonnes en 1925 (1926 : 488.258). En tenant compte de cet élément, le poids des marchandises embarquées est porté à 1.390.159 tonnes en 1925 (1926 : 1.478.330) (Marseille : 2.613.919).

Enfin, si l'on voulait grossir de façon assez artificielle le chiffre des sorties, on pourrait ajouter aux données génoises de 1926, 106.000 tonnes de *naphte* provenant de Vado et transbordées dans le port même pour l'approvisionnement des motorships.

Dans l'ensemble, le fléchissement des exportations est bien moindre que celui des importations. Les chiffres de 1926 dépassent encore ceux de 1924 sur lesquels 1925 avait pris une avance de 110.220 tonnes.

Il est impossible de connaître d'une manière précise le détail des sorties (1). Voici cependant l'approximation à laquelle se livre, pour 1926, la publication du Consorzio (*Movimento complessivo...*) :

Marchandises amenées par voie ferrée	640.395 tonnes
Minerais et métaux amenés par chalands	
des « Rivières »	40.296 —
Provisions de bord	22.925 —

(1) Les publications douanières ne mentionnent que les marchandises étrangères.

Marchandises transbordées :

a) Huile de la Rivière du Ponent ..	29.633 tonnes
b) Marbre de Carrare	28.123 —
c) Conserves, fruits, denrées, vins, tissus, soufre des ports de l'Italie méridionale	6.300 —
d) Café, cacao, poisson des ports étrangers	4.500 —
e) Marchandises diverses	5.200 —

Marchandises provenant des Dépôts du port
(Dépôt Franc, Darse), des entreprises
de Sanpier d'Arena et environs, ame-
nées par camions

123.529 —

TOTAL.... 900.901 tonnes

Le dernier chiffre a été obtenu en retranchant du total connu, la somme des quatre premiers mouvements contrôlés. Un pourcentage de 13 % environ n'est donc connu que par déduction.

Les *merchandises amenées par voie ferrée* représentaient, en 1925, 669.307 tonnes, soit 70 % du total. En 1926, elles ont subi une diminution de 28.912 tonnes. Elles représentent encore 684.180 tonnes, soit 71.07 % du total des exportations.

Elles se répartissent en :

Produits industriels	40 %
— agricoles	33 %
Minerais et métaux	22 %

Parmi les principaux postes de l'exportation, les *produits alimentaires*, provenant de la vallée du Pô, les *tissus de colon*, s'inscrivent en diminution. Des augmentations plus ou moins sensibles s'inscrivent au bénéfice des *tissus*, de la *soie*, des *métaux travaillés*, des *automobiles*, des *vins et liqueurs*.

Au point de vue de la destination de ces différentes marchandises, une discrimination doit être faite entre celles qui sont proprement exportées et celles qui ne le sont que nominale-
ment.

Ainsi le « *Movimento Complessivo* » retranche-t-il du total des exportations (900.901 tonnes).

(1°) Marchandises destinées aux ports du Royaume	150.000 tonnes
(2°) Marchandises destinées aux usines de banlieue	40.296 —
(3°) Quotité de marchandises pro- venant de transbordements (d et e) consommées au cours du voyage	3.500 —
(4°) Provisions de bord	22.925 —
TOTAL.....	216.721 tonnes

<i>Restent pour l'exportation</i>	<u><u>684.180 tonnes</u></u>
---	------------------------------

La catégorie (2°) ci-dessus notée correspond aux minerais et métaux envoyés par chaland de Gênes aux établissements métallurgiques de S. Pier d'Arena, Cornigliano, Sestri et Voltri (1925: 63.000 tonnes). On ne saurait proprement qualifier ces mouvements d'exportations, puisque les destinations sont situées dans la périphérie économique et administrative de Gênes.

Il est plus arbitraire d'opérer la soustraction de la catégorie (1°). Cependant, il faut considérer que, tandis que les ports du Royaume n'envoient que 78 % des importations génoises, ils reçoivent 20 % des exportations. Il apparaît donc que, *dans une certaine mesure* (F. P. dans le *G. d. E.*, parle de plus de la moitié) les navires transporteurs, petits vapeurs ou voiliers déposent leur charge dans les ports de la côte ligure, ce qui n'est pas, à proprement parler, une exportation.

Les colonies italiennes, de leur côté, absorbent 10.099 tonnes (1926: 12.838), marquant ainsi un recul considérable sur 1924 (39.431).

Les principaux marchés étrangers sont les suivants:

		1926		
Plata et Brésil	tonnes	192.000	(181.000)	37 %
Etats-Unis - Canada.....	—	73.000	(65.000)	14 %
Egypte et Levant.....	—	48.000	(43.000)	9 %
Angleterre	—	44.000	(43.000)	8 %
Europe septentrionale ...	—	31.000	(28.000)	6 %
Antilles et Amérique Centrale	—	31.000	(30.000)	6 %
Chine - Japon	—	28.000	(42.000)	5 %
Chili et Pacifique.....	—	15.000	(12.000)	3 %
Indes	—	11.000	(16.000)	2 %
Espagne - France	—	9.000	(7.000)	2 %
Australie	—	7.000	(10.000)	1 %

Il apparaît immédiatement que certains grands marchés d'importation ne sont nullement pour Gênes des marchés d'exportation, ou ne le sont qu'à très faible titre : *L'Afrique du Nord*, la *France*, l'*Espagne*, l'*Australie* ne trouvent pas, à Gênes, de fret de retour.

Les échanges avec l'*Angleterre* et l'*Europe du Nord* sont moins défavorables; de même aussi ceux avec l'*Amérique du Nord*. (En valeur, les importations des Etats-Unis en Italie atteignent 6.200 millions de liras, les exportations d'Italie aux Etats-Unis atteignent 1.900 millions.)

Le rapport est beaucoup plus favorable encore, et l'équilibre en valeur est atteint pour le commerce avec l'*Amérique du Sud*, l'*Amérique Centrale*, le *Levant*, l'*Extrême-Orient*.

Les fortes importations italiennes en *Amérique du Sud* mettent en évidence la fonction commerciale des émigrés nationaux.

Parmi les produits exportés, les *denrées alimentaires* tiennent la première place : 181.858 tonnes, en 1925, amenées par chemin de fer et exportées (1) (en 1926 : 171.302). Ces denrées sont exportées dans le Royaume (17.000 tonnes en 1926), en Amérique du Sud (57.000 tonnes dans la même année), en Amérique du Nord (24.000).

Sur 29.000 tonnes (1926: 30.000) de *matériaux de construction*, les 2/3 (1926 : 17.000) sont destinés aux ports du Royaume. Les marbres et pierres ouvrées: 54.000 (1926: 50.000) vont surtout en Amérique du Sud: 31.000 (1926: 28.000).

Les petites quantités de *soie*: 2.000 (1926 : 1.000 tonnes), vont surtout aux Etats-Unis (813 en 1926). Les *tissus de soie*: 3.000 (1926: 4.000) vont en Extrême-Orient (figurant pour la première fois en 1926 avec 1.631 tonnes) et aux Etats-Unis (1.044). Les *tissus de coton* représentent: 64.000 tonnes (1926: 54.000); dont l'Amérique du Sud absorbe 26.000 tonnes (20.000), le Levant 11.000 (1926: 7.000). Les *tissus de laine* et divers représentent 12.500 tonnes (12.600), surtout pour l'Amérique du Sud: 4.000 (1926: 5.000).

Les *machines* : 30.000 (31.000) et les *automobiles* : 20.000 (1926: 22.000) sont expédiées surtout vers l'Amérique du Sud, qui reçoit aux deux titres en 1925, 13.000 tonnes (1926: 11.000); l'Extrême-Orient: 5.000 (6.700); l'Angleterre: 5.000 (5.000); l'Amérique du Nord, l'Italie, le Levant.

Les *vins et liqueurs* : 42.000 (43.000) sont surtout demandés par l'Amérique du Sud : 22.000 (20.000), l'Angleterre : 5.500 (5.900).

Les *minerais et métaux*: 43.000 (1926: 46.000) sont dirigés principalement sur les ports italiens: 28.000 (30.000).

Au point de vue de la valeur, et sous toutes les réserves habituelles, les marchandises exportées en 1925 se classent de la manière suivante : Les *tissus* représentent une valeur

(1) Ce qui est sous-entendu par la suite.

variant de 21.000 livres la tonne pour les tissus de coton à 275.000 pour les tissus de soie pure, soit, dans l'ensemble, 4 milliards: 2 milliards pour les tissus de *coton*; 1.200 à 1.300 millions pour les tisssus de *soie*; 800 à 900 millions pour les tissus de *laine*. Les *automobiles*, les *machines*, les *produits alimentaires* atteignent chacun 500 millions.

Puis viennent les autres produits manufacturés, les *matériaux de construction*, *marbres*, *pierres*, *minerais métallifères* et métaux, qui constituent 23 % du volume total et dont la valeur ne doit pas dépasser 200 millions de livres, soit 3 % de la valeur totale.

Le *charbon de soute* pourrait représenter de 110 à 120 millions de livres.

SECTION IV

Mouvement des passagers

Gênes n'est pas un port de passagers. Son mouvement, à ce point de vue, est bien inférieur à celui de Marseille (1925 : 136.064 contre 782.531) (1926: 149.583 contre 787.000). Si l'on considère que ce nombre comprend en majeure partie des passagers de pont, on se rendra compte de l'avantage du port français.

Beaucoup de ports italiens, même secondaires, présentent un mouvement de passagers supérieur à celui de Gênes. Mais, à ne considérer que les voyageurs en passage international, Gênes arrive au deuxième rang (1).

Les *émigrants* partis de Gênes se dirigent surtout vers *La Plata* : 32.136 (37.918 en 1926). Le mouvement d'émigration vers les *Etats-Unis* ralenti par « l'Immigration act » s'est

(1) Cela tient à la situation géographique de Gênes: Les ports proches d'îles ou d'archipels italiens ont un mouvement très intense: 1924: Naples, 1.254.619 v^{rs} dont 143.139 en passage international (Gênes 124.965). Trieste: 1.465.819 dont 40.742 en passage international. Le passage international est négligeable dans les ports suivants: Sorrente: 164.000 v^{rs}; Palerme: 248.000; Abbazia: 282.000; Muggia: 426.000; Capo d'Istria: 326.000. Le total de la navigation internationale en 1924 fut de 281.750 v^{rs} dont la totalité des transports génois.

relevé : 1925: 4.195 (1926: 10.908). Le *Brésil* reçoit 8.500 émigrants (1926: 5.300), l'*Australie*: 2.200 (1926: 2.100), l'*Amérique Centrale*: 2.000 (1926: 2.000).

De ces émigrants, la moitié environ reviennent : De la *Plata*: 14.000 (1926: 17.000) ; des *Etats-Unis*: 3.000 (1926: 3.000) ; du *Brésil*: 5.000 (1926: 2.500).

Il est parti de Gênes en 1925 49.400 émigrants (1926: 59.200). Il en est revenu à Gênes 23.800 (1926 : 24.000).

Les *passagers de classe* sont surtout nombreux sur les lignes: du *Brésil* : 1925: 5.500 arrivées, 1.800 départs (1926 : arr. 7.000, dép. 9.300) ; de *La Plata*: 5.100 arrivées, 5.500 départs (1926: 5.400, 5.200) ; des *Etats-Unis*: 3.130 arrivées, 7.500 départs (1926: 3.000, 2.400).

Il est parti de Gênes, en 1925, 15.878 passagers transocéaniques, il en est arrivé 15.498. L'année 1926 marque un progrès, avec 16.827 passagers arrivés et 18.167 passagers partis. En septembre 1926, le « *Roma* » faisait son premier voyage; il est probable que l'année 1927 connaîtra un nouvel accroissement (cf. p. 46).

Au total, sur les *lignes transocéaniques* ont voyagé, en 1925: 31.374 passagers de classe (1926: 34.994) et 73.240 émigrants (1926: 83.423).

Sur les *lignes méditerranéennes*, il y avait cependant 15.098 départs (1926: 9.115) et 16.250 arrivées (1926: 22.051).

La plupart des voyages ont été accomplis sous *pavillon italien*: 92.661 (1926: 107.622) contre 12.055 (1926: 10.795) sous pavillon étranger, sur les lignes transocéaniques ; et 25.313 (1926: 28.147) contre 6.035 (3.019) sur les lignes méditerranéennes.

D'année en année, le pavillon italien réalise donc d'immenses progrès (cf. p. 42).

SECTION V

Variations périodiques dans le trafic génois

Ces variations sont des variations cycliques ou des variations saisonnières.

I. — *Variations cycliques*

Dans les tableaux donnés p. 24 ; les sommets des variations cycliques sont indiqués et soulignés. La valeur représentative du cours du fret, du charbon Cardiff-Gênes est mise en évidence par une simple comparaison avec les cours sur différentes lignes et pour différentes marchandises, rapportés à la p. 215.

Gênes est la « mine de houille » de l'Italie. Par son port entrent la plus grande partie des matières premières nécessaires à l'industrie italienne. L'activité de ce port est donc, en général, le baromètre très exact de l'activité de cette industrie.

Les prix de revient industriels italiens sont fonction des prix mondiaux et du taux des frets. Or, le taux des frets reflète généralement le taux des prix *moyens* mondiaux d'une façon très étroite ⁽¹⁾.

Il n'en est pourtant pas toujours ainsi: Le taux des frets peut être influencé par des causes accidentelles plus ou moins extra-économiques : La guerre anglo-boer utilise pour les transports de troupes un grand nombre de vaisseaux; la grande guerre grève la navigation d'une lourde assurance obligatoire; la fermeture de la Mer Noire oblige les navires à chercher par delà l'Océan le blé et le pétrole; la grève des mineurs britanniques entraîne des conséquences analogues.

(1) D'où la valeur de baromètres économiques basés, comme celui de Bowley, sur l'activité des transports maritimes.

Indépendamment de toute crise économique générale ces fluctuations du coût des transports maritimes touchent sévèrement l'industrie italienne et l'activité génoise. Cependant, tant que la hausse des frets ne dépassera pas un certain taux, les importations continueront à se faire par mer et l'activité génoise ne cessera pas de refléter fidèlement l'activité industrielle milano-piémontaise.

Mais, au delà d'un certain taux de fret, l'emploi des transports maritimes cessera d'être avantageux : la voie ferrée fera concurrence à la navigation et Gênes ne pourra plus donner les indications d'un baromètre économique; c'est ce qui est advenu en 1926.

En 1872, en 1886, en 1909, en 1912-13, en 1921, en 1925 enfin, les variations du volume des marchandises entrées et sorties à Gênes correspondent bien à des variations dans la vie économique mondiale. Elles ne sont pas toujours accompagnées de variations du mouvement de la navigation.

Le ralentissement du mouvement de la navigation génoise dans la période 1897-1900 ne correspond pas à un ralentissement du mouvement de la navigation mondiale; il correspond à une hausse du fret elle-même concomitante à la guerre anglo-boër.

L'accélération du mouvement de la navigation génoise dans la période 1901-1906 ne correspond pas à une accélération du mouvement de la navigation mondiale et peut indiquer un développement particulièrement intense de l'industrie italienne.

Les variations dans le mouvement des importations de charbon suivent exactement les variations dans le mouvement général des marchandises.

Si l'on examine la crise de 1919-20 dans le port de Gênes on se rend compte :

1° Que le *tonnage naviguant maximum* est atteint dès 1918 (11 millions de tonnes) à une époque où le taux des frets

était encore très élevé (Cardiff-Gênes : 57 sh. 1. 3/4). Mais l'année 1918 est encore une année de guerre...

En cette même année 1918 est atteint le maximum des *importations de céréales*, résultat dont, pour la même raison, il est impossible de faire état (1.127.000 tonnes).

En 1919, *l'ensemble des marchandises débarquées* atteint son maximum (5.205.000 tonnes) au premier rang desquelles il faut citer : *le charbon* (2.008.000 tonnes), *le coton* (147.000), *la laine* (40.000).

En 1920 seulement, les *importations de peaux* atteignent leur maximum (17.600), 1921 : 13.800) indiquant bien que la consommation de détail fléchit la dernière. En cette même année, les *exportations* sont au sommet de leur courbe (600.000 tonnes, 1921 : 441.000) : d'où l'on peut inférer que la crise s'est transmise à l'Italie de l'extérieur (1).

II. — Variations saisonnières

MOUVEMENT MENSUEL DES MARCHANDISES A GÈNES en 1925 (1000 tonnes)

	Mouvement d'ensemble des marchandises	Sorties des marchandises	Importation de Charbon	Importation de Céréales	Importation de Coton
Janvier	703,5	70,7	254,5	439,8	49,3
Février	721,1	67,3	294,9	433,5	17,3
Mars	791,1	78,8	244,8	250,6	20,3
Avril	743,9	79,0	328,1	440,0	16,3
Mai	595,1	83,8	233,7	96,6	16,2
Juin	547,9	83,0	238,9	46,4	9,3
Juillet	550,4	73,2	204,2	47,3	8,5
Août	569,4	68,3	287,6	44,0	6,9
Septembre	614,4	80,4	275,1	62,4	6,9
Octobre	567,2	85,5	233,1	52,3	15,1
Novembre	657,3	85,8	269,2	91,7	15,0
Décembre	661,2	93,8	247,9	92,7	19,8
Total (2)	7720,4	949,3	3412,4	4197,8	171,1

(1) Nous ne pouvons songer à donner de plus amples détails sur les crises et leur théorie et nous renvoyons aux ouvrages aujourd'hui classiques de MM. Lescure et Aftalion (Cf. *Bibliographie*).

(2) Compte tenu des décimales omises dans les facteurs.

L'examen de ce tableau rend compte d'un fait important pour l'économie gènoise: l'amplitude des variations saisonnières dans le mouvement de ce port. Entre le chiffre maximum atteint en mars et le chiffre minimum atteint en juin il y avait, en 1925, une différence de près de 150.000 tonnes.

La conséquence de ce fait est la difficulté, d'une part, de décharger à quai et, d'autre part, de transporter par voie ferrée les arrivages surabondants du premier trimestre. Il en résulta longtemps un engorgement périodique du port et un usage abusif des chiattes destinées à aménager les débarquements. (Cf., p. 156).

A l'essor du premier trimestre et à la dépression de juillet succède une période d'essor qui atteint son apogée en septembre, suivie d'un recul en octobre, puis, pendant tout l'hiver, un nouvel essor jusqu'en mars (moyenne mensuelle : $643=100$. Ecart supérieur: max. 48, ind. 108. Ecart inférieur: max. 196, ind. 70).

Ces différentes variations sont naturellement dirigées surtout par le mouvement *du charbon*: les importations de cette marchandise pondéreuse, particulièrement considérables pendant la période d'hiver, atteignent leur maximum en février, puis en avril, leur minimum en juillet, pour reprendre en août, faiblir en septembre, reprendre en octobre, faiblir en novembre, reprendre en janvier (moyenne mensuelle : $159=100$. Ecart sup., max. : 69, ind. 127. Ecart inf. max. : 55, ind. 79).

Les céréales importées à Gênes proviennent pour les $2/3$ environ des régions boréales et pour le $1/3$ des régions australes; c'est dire que les arrivages sont répartis sur une assez longue période : le maximum est atteint en mars, le minimum en août (moyenne mensuelle: $99=100$. Ecart sup. max.: 151, ind. 150. Ecart inf. max.: 55, ind. 55).

Les importations de coton atteignent leur maximum en mars et leur maximum en juillet (moyenne mensuelle:

14=100. Ecart sup. max. : 20, ind., 142. Ecart inf. max. : 8,5, ind., 60).

Quant aux exportations elles sont composées de marchandises très diverses et ne présentent donc pas de variations régulières. Mais leur rapport aux importations, c'est-à-dire, le volume du fret de retour relativement à la quantité de tonnage disponible, influe sur le taux des frets.

Les variations saisonnières du *marché des frets* reflètent assez étroitement celles du trafic global du port. En particulier, pendant trois années successives, les frets Cardiff-Gênes atteignent leur maximum en mars, leur minimum en août-septembre pour reprendre pendant le dernier trimestre. Ils suivent d'ailleurs en ceci, et de très près, l'indice mondial.

Les frets du blé La Plata-Gênes, à cause de la longueur du trajet, atteignent leur maximum un peu plus tôt : en janvier-février, les récoltes de l'hémisphère boréal sont, en effet, expédiées à cette époque qui correspond bien aux arrivages importants de céréales au mois de mars; le maximum s'inscrit en septembre.

FRÈTS SUR GÈNES⁽¹⁾ ET FRÈTS MONDIAUX⁽²⁾

	1923		1924		1925		Blé de La Plata
	F. Cardiff Gênes	Indice mondial	F. Cardiff Gênes	Indice mondial	F. Cardiff Gênes	Indice mondial	
Janvier	10/7 ½	114.05	8/10	117.11	9	104.4	26/6
Février	11/1	112.73	9	123.78	9/5	115.9	25
Mars	13/8	115.23	11	122.09	9/6 ¼	106.6	16/6
Avril	12/1 ¼	115.45	10	117.22	8/10	104.2	15
Mai	11	114.55	9	114.27	9/6	98.2	15
Juin	10/0 ½	106.82	8/9	108.62	8/4	91.7	12/6
Juillet	9/9	103.00	9/6	106.02	8/9	94.9	15/6
Août	9/1	100.16	7/1 ¾	104.43	8/1	95.8	16/6
Septembre ..	8/7 ½	103.04	8	110.50	7/6	98.2	13/3
Octobre	9	107.86	7/1	115.55	8/10	99.5	14/3
Novembre ..	9/8 ¼	111.21	9/3	112.76	9/9	102.2	17/9
Décembre ..	9/3	111.81	9	111.21	9	104.7	20

(1) Fournis par le *Bulletin de l'Institut International du Commerce*.

(2) Fournis par l'*Economist*. Base, 1910-13.

Conclusions

Les caractéristiques dominantes du mouvement des marchandises et des voyageurs dans le port de Gênes peuvent se résumer de la façon suivante:

1° *Disproportion entre les importations et les exportations* (celles-ci équivalant au 1/6 de celles-là). Disproportion source d'inconvénients multiples.

2° *Prédominance considérable du mouvement des importations de charbon* (qui forme à peu près 1/2 du mouvement total).

3° *Mouvement des voyageurs encore relativement faible* malgré de beaux efforts et l'appoint des émigrants.

4° *Écarts saisonniers considérables* longtemps cause d'engorgement.

A Marseille, au contraire:

1° *Les exportations* sont égales à la moitié des importations;

2° *Les importations de charbon* forment à peine le 1/5 du mouvement total du port;

3° *Le mouvement des voyageurs* est sept fois plus important qu'à Gênes;

4° *Les écarts saisonniers* sont importants aussi, mais l'installation et l'outillage sont depuis longtemps suffisants pour y parer.

L'Organisation du Port de Gênes

CHAPITRE IV

L'organisation administrative

CHAPITRE V

L'organisation ouvrière

CHAPITRE VI

L'organisation technique des ouvrages permanents

CHAPITRE VII

L'organisation technique et le rendement de l'outillage

CHAPITRE VIII

L'organisation financière

CHAPITRE IV

Organisation administrative

Le régime du Consorzio et le régime des ports autonomes français

SECTION I. — *La Constitution du Consorzio. La Composition de l'Assemblée générale.*

SECTION II. — *Le Président du Consorzio.*

SECTION III. — *Le Comité exécutif. Sa compétence et celle de l'Assemblée générale.*

SECTION IV. — *Exécution des délibérations. Personnel du Consorzio.*

SECTION V. — *Autres Organismes intéressés à la Gestion du Port.*

Conclusions.

SECTION I

La constitution du consorzio
La composition de l'assemblée générale

La Constitution du Consorzio autonome du port de Gênes est régie par la loi du 12 février 1903, n° 50, modifiée par la loi du 28 juin 1906, n° 291, le Décret royal du 15 septembre 1923, n° 1997, converti en loi du 17 avril 1925, n° 473; le décret-loi du 21 août 1924, n° 1543, converti en loi du 24 décembre 1925, n° 2301, les décrets-lois du 6 novembre 1924, n° 1881, converti en loi du 21 mars 1926, n° 597-922; du 28 décembre 1924, n° 2101, converti en loi à la même date, et n° 2285; du 12 juillet 1925, n° 1407; 3 septembre 1925, n° 1601; 3 janvier 1926, n° 66, et le décret royal du 11 avril 1926, n° 736/1037.

Il sera intéressant au cours de cet exposé de rapprocher le régime administratif du grand port italien de celui institué par la loi du 12 juin 1920 et le décret du 23 avril 1921, portant création en France du régime de l'autonomie des ports de commerce (1).

On sait que les ports de *Bordeaux* (décret du 11 décembre 1924; du *Havre* (décret du 11 décembre 1924) et de *Strasbourg* (loi du 26 avril 1924) ont sollicité et obtenu l'autonomie prévue par ces textes.

Marseille, au contraire, dont la Chambre de Commerce fut une des promotrices de la campagne autonomiste, semble se désintéresser, et définitivement, de cette question.

(1) La bibliographie concernant l'autonomie des ports de commerce français est depuis un quart de siècle considérable. Voir notamment trois thèses de MM. Nancel Penaud (1908), Talvoni (1910), Le Marhadour (1922) et surtout l'ouvrage de M. Etienne Huyard, président de la Chambre de Commerce de Bordeaux, qui donne en deux gros volumes l'ensemble des documents intéressant l'histoire législative de la question.

Les raisons de cette attitude sont nombreuses.

On peut dire au moins que l'unification des services autrefois dépendant de cinq ministères, la création d'une direction du port (loi du 5 janvier 1912, décret du 15 mars 1916), aussi bien dans les ports non autonomes que dans les ports autonomes, ont réalisé pour tous une des réformes qui faisaient désirer auparavant le plus ardemment à chacun le régime de l'autonomie.

Les institutions qui vont être décrites ont fonctionné pour la première fois, sous la forme fixée par les décrets de 1923, 1924, 1925, 1926, en cette année 1926. Depuis l'année 1922, et l'occupation du Palais du Consorzio autonome par les syndicats fascistes, le fonctionnement du régime normal avait été suspendu. Le port dut être gouverné dictatorialement par des Commissaires Royaux: jusqu'en 1924, *M. G. Ingianni*; depuis 1924, *l'Amiral Umberto Cagni*.

Cependant, plusieurs commissions, dont une particulièrement remarquable par ses travaux, présidée par *M. le Sénateur Ronco*, préparaient le statut actuel du port.

Le Consortium se compose de représentants de l'Etat, des Provinces, des Communes, des Chambres de Commerce, des ouvriers.

I. — L'ETAT est représenté (L. 1903, décret de 1904, art. 3) par six membres :

1. Le Président du Consorzio;
2. Le Directeur du Port;
3. L'Inspecteur du Génie Civil;
4. Un fonctionnaire supérieur des Chemins de fer de l'Etat nommé par le Ministère des Communications;
5. Le Directeur des Douanes;
6. Le Chef de la division ferroviaire de Gênes.

II. — LES PROVINCES sont représentées par deux membres :

1. Un conseiller provincial élu par le Conseil provincial de la province de Gênes;

2. Un représentant élu du Conseil provincial de chacune des autres provinces, qui concourent aux dépenses du port de Gènes pour une part supérieure à 60/1000 de la contribution totale annuelle imposée aux provinces par la loi du 2 avril 1885, n° 3095.

III. — LES COMMUNES sont représentées par :

1. Le Syndic de Gènes;
2. Un ingénieur choisi par le Conseil Municipal de Gènes;
3. Un conseiller municipal élu par le Conseil de chaque commune concourant aux dépenses du port de Gènes pour une part supérieure à 30/1000 de la contribution annuelle imposée aux communes par la loi sus visée.

Trois communes remplissent ces conditions : celles d'Alexandrie, de Turin et de Milan.

IV. — LA CHAMBRE DE COMMERCE DE GÈNES est représentée par :

1. Le Président de la Chambre de Commerce;
2. Un capitaine maritime;
3. Et un armateur nommés tous deux par l'Assemblée des électeurs commerciaux de la section des capitaines de navires et des armateurs convoqués par la Chambre de Commerce aux termes des lois existantes.

Sont, en outre, admis à l'Assemblée générale du Consorzio (art. 4) :

- 1° Un délégué de la Chambre de Commerce *de Milan*;
- 2° Un délégué de la Chambre de Commerce *de Turin* ;
- 3° et 4° deux *délégués ouvriers* employés aux travaux et aux services du port, élus par les ouvriers.

En somme, si l'on observe : Que sur les six représentants de l'Etat il y a deux représentants des chemins de fer qui sont bien des fonctionnaires, mais dont la situation spéciale, correspondant à celle des délégués des Compagnies de Chemin de Fer Françaises doit être prise en considération, les membres du Consorzio peuvent se classer ainsi :

1° Délégués de l'Etat.....	4/19
au lieu de 10/25 avant le décret de 1924.	
Représentants des chemins de fer de l'Etat.....	2
2° Délégués de la <i>Chambre de Commerce de Gênes</i>	3
Représentants des intérêts locaux génois.....	4
(en comptant les deux délégués ouvriers).	
3° Délégués des <i>Chambres de Commerce régionales</i> .	2
Représentants des intérêts régionaux.....	4
Total.....	19

D'après le statut des ports autonomes français, le Conseil d'administration se compose, selon qu'il s'agit d'un grand, d'un moyen d'un petit port, de 21, de 15 ou de 9 membres (loi du 12 juin 1920, art. 4).

Ainsi le Conseil d'administration du port autonome de Bordeaux comprend :

1° *Délégués de l'Etat*, c'est-à-dire membres nommés par décret sans présentation, — ainsi leur désignation actuelle n'a rien de nécessaire — : Six membres, dont deux ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées affectés au service des chemins de fer, deux fonctionnaires, deux directeurs d'entreprises locales.

La proportion 6/21 est un peu moins forte qu'à Gênes : 6/19.

2° *Délégués de la Chambre de Commerce de Bordeaux* : neuf; *des intérêts locaux de Bordeaux* : deux, un délégué municipal et un membre représentant les ouvriers du port.

Le nombre des représentants de Bordeaux (surtout si l'on y ajoutait les deux directeurs d'entreprises locales) est plus élevé proportionnellement que celui des représentants de Gênes : 11/21 au lieu de 7/19.

Le nombre des représentants de la Chambre de Commerce est, en tous cas, infiniment supérieur : 9/21 au lieu de 3/19.

En outre, si l'on tient compte des éclaircissements donnés par *M. Babin-Chevaye* au moment de la discussion au Sénat de la loi du 12 juin 1920 rappelant les promesses du rapporteur, *M. Claveille*, que : « Dans la pratique, le gouvernement ne manquera point de consulter officieusement la Chambre de Commerce du port principal pour la désignation des membres non fonctionnaires dont le choix lui est exclusivement réservé », la Chambre de Commerce du port principal obtiendrait, en fait, avec 11/21 membres, la majorité à laquelle elle peut justement prétendre.

3° *Délégués de la Région :*

Des Chambres de Commerce: trois (à Gênes, deux).

Des Administrations départementales ou municipales: un (à Gênes, quatre).

Durée des fonctions des membres du Consorzio:

Art. 6: Tous les membres du Consorzio sont élus pour quatre ans et rééligibles.

En France (L. 12 juin 1920, art. 6) les membres du Conseil d'administration sont nommés ou désignés pour six ans, ils sont rééligibles. Le renouvellement a lieu par tiers tous les deux ans dans le cours du mois de décembre.

SECTION II

Le président du consorzio (art. 7)

Le Président du Consorzio est délégué du Gouvernement.

Comme Président, il pourvoit par décret à l'exécution des délibérations.

Comme délégué du Gouvernement en matière de police administrative et de discipline, il peut émettre des ordonnances et requérir la force publique. Il a la police du port et dispose des épaves (Code Maritime Italien, art. 136). Il peut

suspendre les opérations commerciales, réquisitionner les objets nécessaires au service du port, et, dans les circonstances graves, requérir le travail des entreprises et des ouvriers du port (Code M. I., art. 408).

Il juge les litiges relatifs au travail, aux opérations et aux services du port attribués au Consorzio dans les limites des compétences du Prêteur (400 liras) et les modalités de l'art. 15, 1^o et 2^o, du Code Maritime.

Ses décisions ne sont pas susceptibles d'appel ni d'opposition.

Pour les litiges dont l'objet est supérieur à 400 liras, on applique l'art. 16 du Code Maritime (Tentative de conciliation obligatoire). En cas d'échec, recours à l'autorité judiciaire.

Peut-on comparer plutôt le *Président du Consorzio* au *Directeur du port autonome français*? Leurs situations présentent assurément d'importantes analogies :

Ils sont tous deux nommés par décret. Tous deux sont délégués du Gouvernement auprès du Consorzio. Tous deux représentent le Consorzio auprès du Gouvernement.

Mais la liberté de choix gouvernementale est, en Italie, très réelle; en France, elle est assez illusoire : le Directeur du port est choisi théoriquement, sur une liste de trois noms présentés par le Conseil d'administration; mais, comme l'a déclaré M. Brindeau au Sénat, lors de la discussion de la loi du 12 juin 1920, si le Conseil se met officieusement d'accord avec le ministre — et cela sera fréquent — la liste de trois noms n'aura pas été présentée.

Les fonctions ainsi attribuées au Président sont de trois sortes : les unes, les fonctions judiciaires, relèvent du système général d'arbitrage institué par le gouvernement fasciste et n'ont pas d'équivalent dans les institutions françaises des ports commerciaux. Les autres doivent être cherchées,

en France, soit dans les attributions du Président du Conseil d'administration, soit dans celles du Directeur du port.

Il y a, en effet, entre le *Président du Consorzio* et le *Président du Conseil d'administration français*, une différence essentielle: celui-ci est élu par le Conseil (L. 12 juin 1920, art. 6); celui-là est nommé par décret royal sur proposition du Ministre des Transports, le Conseil des Ministres entendu. Il est choisi par les membres du Consorzio (L. 12 février 1903, mod. par décret du 28 décembre 1924, art. 3).

Ainsi le Président du Consorzio et le Président du Conseil d'administration ont une fonction commune: ils veillent à l'exécution des décisions du Consorzio (L. 12 avril 1903, art. 7 § 2. Décret du 23 septembre 1921, art. 15).

Mais, pour le reste, la situation du Président du Consorzio comme celle du Directeur du port par rapport au Consorzio ou au Conseil d'administration, ressemble bien, par analogie, à celle d'un préfet... (agent d'exécution du Conseil et en même temps agent du pouvoir central), vis-à-vis du Conseil Général ou de la Commission départementale. Il n'en reste pas moins que les droits du Président du Consorzio, comme délégué du Gouvernement, sont infiniment plus étendus que ceux du Directeur du port français.

Le Président du Consorzio a été comparé au Directeur du port français. L'art. 3 de la Loi Italienne de 1903 ne parle-t-elle pas aussi d'un Directeur du port? Assurément; mais tandis que le Directeur du port français, délégué du Gouvernement, peut, au moins théoriquement, se trouver en conflit avec le Président du Conseil d'administration, fonctionnaire consortile, le Directeur du port italien voit, placé au-dessus de lui, et par la même autorité, un fonctionnaire, gouvernemental comme lui, dont il reçoit, par délégation, tous ses pouvoirs, qui ne sont pas fixés dans la loi.

Il est, d'ailleurs, subordonné au Président du Consorzio d'une autre façon encore: Comme membre et vice-président

de droit du Consorzio; alors que le Directeur du port français ne fait pas partie du Conseil d'administration.

Seul, le Président du Consorzio italien a, comme le Directeur du port français, des pouvoirs extensifs qui ne sont limités que par les textes restrictifs énumérant ceux du Conseil d'administration. Il correspond directement avec les ministres et les directeurs généraux des services financiers pour les affaires rentrant dans leurs attributions et intéressant le port sans être de la compétence du Conseil d'administration (Loi 1920, art. 15). « En matière de police administrative et de discipline, il peut émettre des ordonnances et requérir la force armée. » (Loi Italienne, article précité).

SECTION III

Le comité exécutif

Sa compétence et celle de l'Assemblée générale

Loi 1903, décret 1924, art. 7.

A. — *Le Comité exécutif comprend :*

- 1° Le Président du Consorzio;
- 2° Le Directeur Maritime;
- 3° Le Directeur des Douanes;
- 4° Le Chef du département ferroviaire;
- 5° Le Syndic de Gênes (ou son délégué);
- 6° Le Président de la Chambre de Commerce (ou son délégué);
- 7° Un des deux délégués ouvriers désignés par l'Assemblée générale annuellement avec faculté de confirmation;
- 8° Un membre choisi par l'Assemblée générale annuellement avec faculté de confirmation.

Dans certains (4), l'Ingénieur du Génie Civil.

Ce comité participe à la fois, au point de vue de la législation française :

1° Des *conférences* entre chefs de service prévues au § 8 de l'article 15 de la loi du 12 juin 1920 : le Syndic de Gènes, qui en fait partie, n'est point, en effet, nécessairement membre du Consorzio non plus que le Président de la Chambre de Commerce.

2° Du *comité de direction* prévu à l'article 13 du décret du 23 septembre 1921. Mais ce comité est, dans les ports autonomes français, de création facultative. « Il peut constituer dans son sein un comité de direction »....

Les membres du Comité de direction sont pris dans le sein de l'Assemblée générale et élus par elle. Ils seront donc nécessairement de l'opinion de la majorité. Il en est tout autrement à Gènes où la composition du Comité est déterminée par la loi.

Les attributions du Comité français sont fixées par le Conseil d'administration et soumises à l'approbation du Ministre des Travaux Publics. Le souci constant d'autorité centralisatrice qui a présidé à l'organisation et à la réorganisation du port de Gènes a fait énumérer par la loi les attributions du Comité.

Le Comité joue, en somme, vis-à-vis du Consorzio un rôle généralement analogue à celui de la Commission départementale vis-à-vis du Conseil général.

L'institution du Comité dans lequel la proportion des membres nommés par le Gouvernement est beaucoup plus forte qu'à l'Assemblée générale (4/8) et dans certains cas (5/9) est bien faite pour donner une vigueur extrême à l'autorité de Rome et du Président du Consorzio.

Dans ce but, la compétence de l'Assemblée générale est réduite au profit du Comité à six cas limitativement énumérés à la fin de l'article 7.

B. — *Attributions du Comité et de l'Assemblée générale.*

Le Comité délibère :

- 1° Sur les règlements et tarifs (art. 1^{er});
 - 2° Sur les surtaxes et taxes spéciales (art. 16);
 - 3° Sur les nouvelles concessions supérieures à 5 ans et assez importantes;
 - 4° Sur la gestion directe et la concession des services du port;
 - 5° Sur l'acceptation des successions, legs, donations;
 - 6° Sur les litiges, compromis, arbitrages et transactions;
 - 7° Sur les nominations et révocations des agents et sur les cautionnements;
 - 8° Sur les projets de construction et d'aménagement;
 - 9° Sur le prélèvement de sommes du fonds de réserves;
- Il rend exécutif les rôles annuels, les liquidations des contributions des Provinces et des Communes.

Restent de la compétence de l'Assemblée générale :

- 1° L'approbation des budgets et des comptes;
- 2° Les projets d'emprunt et opérations financières (article 19);
- 3° Les dépenses grevant le budget pour plus de 5 ans, sauf les dépenses ordinaires de caractère continu;
- 4° La solution des conflits entre vérificateurs et comité;
- 5° Le rôle organique des personnes directement employées et la nomination et révocation du secrétaire général et du Directeur régional;
- 6° L'organisation intérieure du Consorzio.

Quotité de présence : « La moitié au moins des membres doit être présente pour qu'une délibération soit valable tant à l'Assemblée qu'au Comité.

« En seconde délibération aucune quotité de présence n'est exigée.

En cas d'égalité, la voix du Président est prépondérante. » (Article 8).

Même disposition sensiblement en France. (Décret du 23 septembre 1921, art. 14, § 3).

SECTION IV

Exécution des délibérations de l'assemblée générale et du comité exécutif - Le personnel du consorzio

(Loi 1903 - Décret 1924)

A. — *Procédure d'exécution*

Le Consorzio communique (art. 27) dans les huit jours toutes les délibérations de l'Assemblée et du Comité au Préfet de Gênes, qui examine si elles ont été régulières dans la forme et de la compétence du Consorzio.

Les délibérations deviennent exécutives si elles n'ont pas été annulées dans les 15 jours.

Contre le décret d'annulation le Consorzio peut, dans les quinze jours, recourir au Ministre compétent.

Les projets engageant des dépenses supérieures à 500.000 livres (art. 24) devront être soumis à *l'approbation du Ministre*.

Tandis qu'à Gênes l'approbation — ou plutôt la non-opposition — est l'œuvre du préfet, en principe, en France elle est toujours l'œuvre du Ministre des Travaux Publics, auquel notification de délibérations doit être adressée après chaque séance (L. 1920, art. 14). L'opposition doit être formulée dans les huit jours (et non 15).

La décision du Ministre n'est pas susceptible de recours.

Pour les travaux d'importance exceptionnelle, il faut, en Italie, l'intervention du Ministre et, en France, l'approbation expresse (et non plus seulement la non-opposition) du ministre, ou un décret en Conseil d'Etat ou l'autorisation

parlementaire. (Distinguer au-dessous de un million de francs, entre un et dix millions et au-dessus de dix millions).

Le Ministre peut suspendre les services du Consorzio et le Gouvernement dissoudre le Consorzio avec obligation de le reconstituer dans un délai de six mois à un an.

B. — *Personnel du consorzio*

Le Consorzio pourvoit (art. 22) :

a) L'étude des projets intéressant le port de Gênes et à la surveillance des travaux avec le *personnel du corps du Génie Civil* et celui des chemins de fer.

b) Aux services maritimes avec le personnel du corps des *Capitaineries des ports*.

c) Aux autres services avec *leur propre personnel* (1).

Le Consorzio a deux *inspecteurs techniques* (art. 26) : L'inspecteur supérieur du Génie Civil et un fonctionnaire supérieur des Chemins de fer d'Etat;

Et deux inspecteurs des Comptes : L'un choisi par l'Assemblée, l'autre l'Intendant des Finances de Gênes.

Il est pourvu dans les ports autonomes français aux nécessités de service par des moyens analogues.

C. — *Pénalités à la disposition du Consorzio*

Le Consorzio a à sa disposition de puissants moyens disciplinaires dont il a usé depuis 1922 avec la plus grande énergie. Ils sont ainsi énumérés dans l'art. 34.

Pénalités à la disposition du Consorzio.

(1) Police : Garde militaire de 120 hommes de la milice portuaire fasciste : 2 par porté et par quai.

Pour les ouvriers individuellement :

- a) Amende jusqu'à 300 liras;
- b) Suspension de travail jusqu'à 60 jours;
- c) Déclassement des travailleurs permanents aux auxiliaires permanents inscrits parmi les auxiliaires;
- d) Radiation des rôles.

Pour les associations de travailleurs et les employés :

- a) Amende jusqu'à 2.000 liras;
 - b) Suspension de travail jusqu'à 30 jours;
 - c) Révocation de l'autorisation de travailler dans le port.
- Recours possible au Président du Consorzio.

Le produit des amendes va à la caisse de prévoyance des ouvriers du port.

SECTION V

Autres organismes intéressés à la gestion du port

A. — *La municipalité génoise*

Au moment de la création du Consorzio (1903), la Municipalité et la Chambre de Commerce de Gênes assuraient depuis longtemps l'exploitation de divers services. Elles ont conservé leurs anciens privilèges qui constituent comme des servitudes à la charge du Consorzio.

Le Consorzio a constamment cherché à en diminuer l'importance tout en respectant les volontés du duc de Galliera qui, en donnant, en 1875, vingt millions de liras pour le port, avait confié à la Ville l'exécution de ses désirs.

La Municipalité possède la « *Darsena* » (zone où se trou-

vent les entrepôts pour marchandises nationales et qui comprend aussi une section du dépôt franc), le bassin de Carénage dit « de la Darse » et le dépôt des matières inflammables.

Elle a un droit de préemption sur les établissements à construire dans le port en vertu d'une convention du 22 novembre 1867 (Décret Royal du 28 décembre 1867) — l'exercice de ce droit a suscité de nombreux conflits.

Ainsi : Le Consorzio ayant décidé l'établissement d'un Dépôt pour huiles minérales ininflammables, demande à la municipalité si elle désire s'en charger. La municipalité décline l'offre; mais finalement obtient de la Société Marchesi et Alberti, concessionnaire, une redevance de 9.000 lires par tonne d'huile entrée excédant 15.000 tonnes.

Au contraire, le Consorzio installe de nouveaux établissements frigorifiques sans en référer à la Municipalité. D'où protestations et demande en indemnité (qui n'avait pas encore eu de suite fin 1925). De même la Municipalité n'a pas été avisée de la conclusion d'un accord entre le Consorzio et le dépôt franc.

La Municipalité génoise a finalement voulu se rendre entièrement indépendante du Consorzio. Aussi a-t-elle décidé la création d'un port qui lui appartiendrait, du Polcevera à Voltri, c'est-à-dire continuant vers l'ouest les travaux projetés par le Consorzio. Un décret royal du 24 avril 1919 approuve ce projet et ordonne la création pour soixante-dix ans « d'une Société industrielle maritime génoise ». Ce port chercherait par une lutte de tarifs à accaparer le trafic suisse qui tend lui-même à se rendre indépendant et à posséder un port à lui.

Le port de Voltri serait surtout un port industriel chargé de subvenir aux besoins des fabriques génoises. Malgré tout, ce port n'est encore qu'à l'état de projet.

B. -- *La Chambre de Commerce de Gênes*

C'est une institution remontant à la fin du xvi^m siècle. Abolie en mai 1865, elle est rétablie en août 1876. Depuis le 22 janvier 1877, elle administre le dépôt franc (superficie : 17.162 m² en 1920), elle a la surveillance de la section autonome du dépôt franc constituant magasins et silos pour céréales.

C. -- *Principales sociétés concessionnaires de l'outillage*

En suivant l'ordre de description de l'outillage du port au chapitre « Outillage », Section « étude des zones spécialisées... » et en partant de la base du môle Giano, l'on trouve :

Les Bassins de Radoub. La « Società Esercizio Bâcini » en a la concession pour 35 ans. Elle établit une filiale au capital se sept millions pour le nouveau bassin à construire.

Magasins pour viandes frigorifiées : Conçédés à la « Società Anonima Frigorifera Maggi ». Ils sont régis par un règlement approuvé par décret du vingt-huit juillet 1925, n° 6146. Le contrat entre le Consorzio et la Società Anonima, en date du sept juillet, est approuvé par décret du 8. Concession de 30 ans. Paiement par Société d'une somme de 51.398 liras et d'une redevance de 51.687 liras, + 0 lire 10 par quintal de produits déposés, + 20 % de la valeur des édifices à construire.

Silos : Un contrat en date du 3 mars 1898 (décret d'approbation du 12 mars) confie à la « Società Anonima Silos de Genova » l'exploitation des silos du quai Santa-Limbania.

Conformément à l'article 29, le concessionnaire est tenu de se conformer à toute nouvelle réglementation. Accord rema-

nié le 9 avril 1925; homologation par décret du Président du Consorzio le 31 mars 1926.

Magasins de la Chapelle : La gestion des magasins de coton du Consorzio de la Chapelle est confiée à un groupement des principaux représentants du trafic du coton.

Centrale Thermo Electrique : Concédée à la Société Edison pour une durée de 30 ans. Redevance annuelle de 600.000 liras.

Entreprises de chargement et de déchargement : Ces entreprises existent pour les travaux de la Branche « Marchandises diverses » et de la « Branche industrielle ». Il n'y en a pas dans la « Branche charbons ». Elles ne sont pas nécessaires. Les ouvriers constitués en coopératives peuvent prendre la responsabilité de leur travail.

Tous les employeurs (isolés ou entreprises) doivent obtenir une licence et être inscrits sur une liste (décret du 16 mars 1925, n° 2363).

La licence est accordée par le Consorzio sur avis de la Chambre de Commerce auprès de laquelle les postulants doivent être inscrits depuis au moins six mois. Les postulants doivent verser un cautionnement de 10.000 liras et une redevance annuelle de 2.000 liras.

Certaines conditions morales et financières sont exigées pour l'obtention de la licence.

Conclusions

1° La principale critique qui peut être adressée au régime du Consorzio autonome du port de Gênes a trait à *l'ingérence excessive de l'Etat* véritablement tout puissant au sein du Comité exécutif.

Pour remédier à ce mal, déjà bien atténué par la réduc-

tion de 10 à 4 des représentants de l'Etat, deux mémoires, l'un de la Chambre de Commerce, l'autre du Conseil Municipal, ont apporté les propositions suivantes : Mettre l'administration du port sous les ordres d'un Directeur général (analogue à notre Directeur du port) aux pouvoirs étendus, définis, et dépassant ceux du Président du Consorzio (Mémoire de la Chambre de Commerce). Faire du Comité exécutif une sorte de junta commerciale responsable de tous les services a elle confiés (Mémoire municipal). Mais cette responsabilité ne serait-elle pas illusoire ?

Enfin : Réduction du nombre des membres du Comité exécutif, augmentation de la représentation génoise aux dépens, si besoin est, de celle de l'Intérieur.

2° *Si l'on compare le régime du Consorzio autonome du port de Gênes à celui des ports autonomes français*, on se rend compte que celui-ci est beaucoup plus franchement décentralisateur, que l'on se place au point de vue, soit de la composition de l'Assemblée générale qui comporte en France une part moindre de représentants de l'Etat, soit du Comité exécutif, inexistant en France, du moins sous sa forme obligatoire, muni, au contraire, à Gênes de pouvoirs étendus et composé surtout de représentants de l'Etat, soit du mode de nomination et des pouvoirs du Président du Consorzio qui ne trouvent d'analogie absolue ni dans le mode de nomination et les pouvoirs du Président, ni dans ceux du Directeur du port autonome français.

Le Président du Consorzio n'a pas vu, en somme, sa puissance considérablement diminuée, cette année, lorsqu'il a cessé de porter le titre de Commissaire Royal (1).

(1) Cette étude comparative du régime du Consorzio et de celui des ports autonomes français s'imposait d'autant plus que leurs concordances ne proviennent pas d'une rencontre fortuite. Au cours des travaux préparatoires à la loi du 5 janvier 1912, notamment, Gênes avait été étudiée par d'éminents spécialistes français. Voir particulièrement le rapport de M. Bourgougnon, ingénieur en chef du Port de Marseille.

CHAPITRE V

L'organisation ouvrière

SECTION I. — *L'organisation des Ouvriers du Port depuis la Guerre : Compagnies et Coopératives.*

SECTION II. — *Le rendement du travail ouvrier. Horaires. Disciplines. Moyennes des journées de travail.*

SECTION III. — *Salaires.*

SECTION IV. — *Prévoyance et Assistance (1).*

(1) Les renseignements donnés dans ce chapitre se rapportent au mois d'octobre 1926, sauf indication contraire.

SECTION I

L'organisation des ouvriers du port depuis la guerre
Compagnies et coopératives

Dès les premières années qui suivirent la loi de 1903, les compagnies ouvrières pour la plus grande partie s'étaient formées en coopératives (1).

Le régime fut étendu à la branche industrielle à la suite d'un conflit entre les industriels et les ouvriers métallurgistes et d'un arrêt du Conseil d'Etat qui donna raison à ces derniers sous certaines conditions — théoriques — (liberté de choix, rôles ouverts).

Le danger d'une pareille organisation se fit vivement sentir au lendemain de la guerre : les coopératives devinrent alors les maîtresses réelles du travail du port : leur cautionnement était infime et le consorzio, pour des raisons politiques, n'osait y toucher.

Dirigées par la *Fédération des gens de mer*, ayant à sa tête le député socialiste Giuletti, elles se livrèrent à de nombreux abus.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler quelques-uns de ces abus, comme des faits passés qui peuvent servir utilement de leçon en faisant apparaître les conséquences désastreuses de l'ingérence des préoccupations politiques dans des domaines qui leur sont interdits.

Les coopératives obligèrent d'abord le Consorzio qui, absolument dominé par l'Etat, n'était pas en mesure de leur

(1) Dans cet historique, les données qui ne proviennent pas de notre enquête personnelle, se réfèrent, pour la plupart, à l'article déjà cité de M. E. Corbino (Le Port de Gênes).

résister, à conserver un très nombreux personnel. Etant donné le mouvement assez restreint des transactions à la fin de la guerre et au moment de la crise de 1920, ce personnel était beaucoup plus abondant qu'il n'eût été nécessaire.

Sur un personnel de rôle de 6.024 inscrits, la moyenne journalière des travailleurs occupés ne dépasse pas 2.590 en 1921 (3.028 en 1920). En conséquence, les 3.000 travailleurs inactifs seront « à tour de rôle » occupés; mais ils devront se faire payer leur inactivité passée : d'où salaires très élevés pour un travail minime.

Afin d'employer le plus grand nombre possible d'ouvriers, et aussi, sans doute, parce que beaucoup d'ouvriers employés ne présentaient pas des garanties morales suffisantes, le Consorzio entretenait un corps de contrôle considérable.

TRAVAILLEURS

	Rôle	Auxiliaires	Total
Charbon	1.950	370	2.320
Marchandises variées....	2.730	1.130	3.860
	4.680	1.500	6.180

CONTROLE

	Rôle	Auxiliaires	Total
Charbon	305	25	330
Marchandises variées....	1.039	200	1.239
	1.344	225	1.569

PERSONNEL DE CONTROLE

	Rôle	Auxiliaires	
Charbon	16 %	14 %	Soit environ 1 contre- maître pour 4 ouvriers
Marchandises variées....	38 %	22 %	
	22 %	25 %	

Ce personnel trop nombreux fut naturellement conduit à exiger de très hauts salaires :

D'abord chaque navire fut obligé de faire décharger par porteurs une partie de ses marchandises; les Compagnies ouvrières revenaient ainsi aux anciennes défiances contre le machinisme.

D'autre part, une multitude de circonstances donnèrent lieu à l'application des *tarifs* « *extraordinaires* » beaucoup plus élevés que les *tarifs* « *ordinaires* » et qui, d'exception qu'ils étaient d'abord, tendaient à devenir la règle.

Ainsi le tonnage à débarquer journellement est arbitré à 500 tonnes; pour le supplément un double tarif doit-être acquitté. Or, de 1916 à 1920, on débarque en moyenne environ 1.000 tonnes par jour.

Le déchargement d'un vapeur de 6.000 tonnes à raison de 500 tonnes par jour, employant 6 équipes de 7 ouvriers, coûtait, de la prise en cale au remisage sous abris, 11 liras 87, en moyenne par tonne, en 1922, contre 1 lire 10 avant-guerre. Pour 1.000 tonnes par jour : liras 20,25 contre 1,90 en 1914.

Les *extras* étaient, d'ailleurs, aussi variés que coûteux :

Ainsi, lorsque le vapeur à décharger se trouve à plus de 40 mètres du quai, le supplément à payer est de 5 l. 59+0,16 par mètre au-dessus de 40. Si le charbon est mouillé, autre supplément. S'il faut faire le tour de l'étrambaie, supplément de lire 0,91, qui devient 2 liras 54, s'il faut passer par dessus l'étrambaie.

Jusqu'à la fin des opérations, d'ailleurs, le Consul peut intervenir exigeant les « *Dispatch money* ».

En 1919, pour les 554.000 tonnes de marchandises de toute espèce importées par la Suisse, l'importateur dut payer à Gènes plus de 21 millions (40 liras par tonne); en 1920, pour 455.000 tonnes, près de 31 millions.

Les mêmes abus se répètent en ce qui concerne les opérations industrielles : le remplacement des parties avariées de la carcasse a subi, par kilogramme de matériel remplacé et avec le travail normal d'une journée, une augmentation

de lire 0,28 en 1906 à lires 2,50 en 1921. Le temps employé avait aussi augmenté de 30 %. En 1910, la production de nuit était aux 2/5 de la production de jour; en 1921 elle atteignait seulement 1/5.

La dépense était en 1910 25 % plus forte la nuit que le jour, en 1921 50 %. Le salaire annuel net de chaque ouvrier métallurgiste était, en 1910, d'environ lires 2.000 et jusqu'en 1914 de lires 4.500. En 1920, il atteignait lires 15.000. Certains navires, plutôt que de subir ces conditions, préféraient se faire radouber à la Spezzia ou à Savone

Des incidents particulièrement scandaleux se produisent : *au sujet des anthracites* : l'importation ayant été très réduite, les ouvriers sont employés à recueillir le charbon perdu sur les quais (travail auquel pourvoyait déjà la coopérative des « raccogliatori ») et on fixe à leur profit un bénéfice de 20 centimes par tonne d'anthracite débarquée. *Au sujet des élévateurs électriques* : sur une protestation des porteurs, l'administration décide que l'usage des élévateurs ne peut être consenti que si 7 vapeurs au moins ont été déchargés à bras. Le *Corriere Mercantile* du 8 juin 1922 rapporte une lettre du Consorzio Ligure des Industries mécaniques au Sénateur Ronco exposant le fait suivant: le vapeur *Europa* avait 4 chaudières à réparer. Il s'adresse à la Compagnie des ouvriers braisiers qui demandent pour faire ce travail urgent (le vapeur devant partir pour l'Amérique), 8 jours et 8 nuits. Or, un volontaire fit lui-même la réparation en six heures.

Il n'importe pas d'insister sur des faits qui sont heureusement dans le domaine du passé, passé qui n'est peut-être pas encore très lointain en ce qui concerne l'abus des « extras », mais comparé à ceux de 1920 et 1921 cet abus lui-même paraît bien moindre.

Les capitulations successives de l'Etat, la concurrence me-

naçante des autres ports firent sentir aux Génois la nécessité d'une réforme profonde dans leur organisation ouvrière.

Une enquête fut dirigée en 1921 par l'Amiral Bonino et le Commandant Viglione. Elle notifia, le 23 juin de cette année, au Ministre de l'Industrie et du Commerce ses conclusions qui tendaient à réaliser les réformes faites depuis.

Cependant une partie des ouvriers du port se révoltait contre l'absolutisme des coopératives et contre la politique de la Fédération des gens de mer qui avait pris part à la grève générale.

Le six août 1922, le groupement fasciste de Gênes s'empare par un coup de force, du Palais Saint-Georges, siège du Consorzio. Le lendemain, sept août, un décret du Président du Consorzio dissout toutes les associations de travailleurs et révoque les autorisations de fonctionnement de leurs coopératives. Le 8 août, les décrets 917 et 918 réglementent provisoirement le travail du charbon et des marchandises diverses.

A l'avènement du fascisme, le Commissaire Royal Ingianni préside à la refonte du Règlement général du travail : Décret du 10 décembre 1923, n° 9.202.

Ce décret fut précédé d'un décret du 6 août 1923, n° 6.591/2.846 sur le travail du charbon, d'un décret de la même date n° 6.592/2.847 sur le travail de chargement et déchargement et suivi du décret du sept février 1924 n° 1.036 sur le travail et les tarifs du service des portefaix des marchandises diverses, du décret du 8 février 1924 sur celui des travailleurs des chalands, du décret du 13 mai 1924, n° 3.685, sur le débarquement, l'embarquement, le transport des bagages et des passagers. Le décret du 16 mai 1925 homologué le 28 mai, n° 2.730, modifie la réglementation de décembre 1923.

Toute cette réglementation est l'œuvre du commissaire royal Ingianni, puis du commissaire royal Cagni, homme d'une ampleur de vues remarquable, qui s'était distingué par sa fermeté à la tête du port de Pola.

Les compagnies supprimées furent bientôt rétablies les unes après les autres. Une réglementation améliorée, simplifiée, mais tout aussi étroite que l'ancienne et beaucoup plus strictement appliquée, régit de nouveau les organisations ouvrières du port.

C'est que, si les dirigeants du port de Marseille ont pris pour principe « *Le travail libre sur les quais libres* », Gênes est depuis très longtemps soumise au régime du monopole. Les privilèges de la plus ancienne corporation génoise, la Caravana (qui exerce toujours son monopole sur la Darse municipale), datent du xiv^e siècle.

Le décret présidentiel du 28 novembre 1906, n° 1.138, qui arrête les dispositions générales concernant les travailleurs du port ne fait que ressusciter l'ancienne tradition interrompue depuis 1873 (et dont l'interruption avait amené les troubles relatés dans l'historique) et les Commissaires Royaux d'après 1922 se contentèrent de remanier le décret de 1906.

Les travailleurs du port sont répartis en trois « Branches », suivant la nature de leurs occupations : selon qu'ils débarquent le charbon ou les marchandises variées ou sont occupés à des travaux industriels (chaudronniers, charpentiers, démolisseurs de navires, etc...).

On distingue donc :

Les ouvriers de la *Branche : Charbon*.

Les ouvriers de la *Branche : Marchandises diverses*.

Les ouvriers de la *Branche : Industrielle*.

Les ouvriers de chaque branche sont groupés en un certain nombre de Compagnies. On trouvera plus loin l'énumération des différentes compagnies avec le nombre de travailleurs appartenant à chacune.

Chaque Compagnie possède un rôle sur lequel sont inscrits tous ses membres. Il y a, en outre, un rôle *auxiliaire* dont sont appelés des ouvriers supplémentaires en cas de surabondance de travail :

Exemple : *Charbon*.

Déchargeurs	Rôle 700	supplément 100
Porteurs	» 800	» 200

Cette coexistence de travailleurs de première et de deuxième zone a donné lieu à certains abus. Ainsi, en 1922, dans la Branche charbon, où chaque équipe comprend des inscrits et des auxiliaires, l'équipe était payée suivant le tarif; mais payait aux auxiliaires un salaire inférieur. La différence était partagée entre les inscrits.

Immédiatement avant le travail, l'appel est fait, suivant le tour de rôle, par le Consul. A la tête de chaque compagnie se trouve un Consul. Le rôle principal du Consul est de faire respecter le rôle, d'appeler au début du travail les ouvriers, de traiter avec les armateurs, les entreprises de débarquement et les expéditeurs.

Certaines compagnies sont constituées en coopératives. En principe, les coopératives avaient été abolies en 1922. Cependant, dernièrement, quelques autorisations de fonctionnement de coopératives furent accordées. Outre les coopératives officiellement déclarées, il y a d'ailleurs de nombreuses coopératives occultes.

Les *coopératives* déclarées jouissent de la personnalité morale, elles possèdent un fonds social et sont responsables de la faute de leurs membres. Afin de rendre effective cette responsabilité, elles sont tenues de constituer un cautionnement à raison de 200 liras par homme : une coopérative de charbonniers verse 120.000 liras pour ses 600 ouvriers.

Le compte de ces cautions et des intérêts y relatifs au 30 juin 1924 (Bilancio di previsione, p. 35, n° 67), s'établissait ainsi :

Versements	Lires	458.306 84
Intérêts échus	»	27.537 73
Total à reporter.....		485.844 57

	Report.....	485.844 57	
Restitutions	Lires	447.061 99	
Intérêts payés	»	17.075 99	
Total	»	464.137 98	464.137 98
	Différence		21.706 59

dont lires 6.823,06 dans les caisses du Consorzio; 4.421,79 en livrets de caisse d'épargne, 10.461,74 d'intérêts à exiger, mais investis.

Dans les coopératives la position du Consul est beaucoup plus considérable que dans les compagnies ordinaires. Il a seul la capacité juridique d'engager la coopérative et sa responsabilité.

Un poste spécial d'Inspecteur des coopératives a été créé.

SECTION II

Rendement de la main-d'œuvre

A. — *Heures de travail*

La journée de travail est de huit heures (1).

Horaire de jour :

Du 1^{er} avril au 30 septembre : de 7 h. 1/2 à 17 heures, avec suspension de 11 h. 1/2 à 13 heures.

Du 1^{er} octobre au 31 mars : de 8 h. à 17 h., avec suspension de 12 à 13 heures.

Horaire de nuit :

De 20 à 5 heures, avec interruption de 24 à 1 heure.

Les jours de fête, l'horaire diurne se termine à 16 heures.

Le travail de nuit et pendant les jours fériés ne pourra être exécuté que par autorisation expresse et individuelle

(1) Le relèvement facultatif de la journée de travail à neuf heures n'était pas, à notre connaissance, appliqué en octobre 1926 dans le port de Gènes. Il ne l'est pas non plus aujourd'hui.

accordée en cas de nécessité absolue par l'office compétent du Consorzio.

En principe, le travail nocturne ne pourra être accompli par une équipe d'ouvriers ayant déjà travaillé le jour.

Les ouvriers, s'ils en sont requis, sont tenus d'avancer leur horaire de jour d'une heure ou de le retarder de deux heures.

B. — *Discipline*

Depuis 1922, les travailleurs du Port de Gênes sont soumis à une discipline très sévère.

Les sanctions individuelles vont de l'amende à la suspension et à l'exclusion du rôle. L'amende est perçue au moyen d'une retenue ou d'une saisie-arrêt sur les salaires. Le Président du Consorzio est compétent en premier ressort au sujet de toute contestation ayant trait aux sanctions prononcées. Il est compétent en dernier ressort, dans les limites de la compétence du Prêteur, c'est-à-dire jusqu'à concurrence de 400 lire.

Des sanctions collectives peuvent être prises contre les coopératives.

Les conflits collectifs sont soumis à une commission d'arbitrage et tranchés par elle; le chef du gouvernement, ministre des corporations, jugeant en dernier ressort.

Les sanctions individuelles sont loin d'être théoriques : Elles sont appliquées avec une extrême rigueur. Un ouvrier qui se lavait les mains à 11 h. 1/2, avant la cessation du travail, fut puni de 4 lire d'amende et de 8 jours de suspension de travail. Un autre fumant à bord est suspendu pour un mois. Tous les ouvriers inscrits au rôle sont tenus à la carte d'identité.

C. — *Travail*

L'ensemble des journées de travail dans les trois branches pour un total d'environ 8.000 inscrits a été, en 1925, d'environ 1.801.091 journées, réparties entre les différentes catégories, avec un excédent sur 1923 de 383.471 journées.

TABLEAU DU NOMBRE D'INCRITS ET DES JOURNÉES DE TRAVAIL EN 1926

	Nombre d'inscrits	Journées de travail fournies dans l'année	Moyenne (par mois et par travailleur)
<i>Charbon de terre :</i>			
Déchargeurs	601	142.934	19
Chargeurs	306	58.478	15
Porteurs	478	100.353	17
Ouvriers des chalands	63	15.251	20
Peseurs	132	27.865	17
Ouvriers d'anthracite	77	13.465	14
Déchargeurs	981	231.502	19
Ouvriers des chalands	598	135.199	18
<i>Marchandises variées :</i>			
Porteurs : 1 Zone A)	295	41.431	11
» 1 » B)	122	27.799	18
» 2 »	136	20.978	12
» 3 »	261	37.261	11
» 4 »	205	43.839	17
» 5 »	54	10.227	15
Commis de bord	244	52.417	17
Bariliers et caissiers	82	20.620	20
Emballeurs	108	25.520	19
Peseurs	84	20.599	20
Peseurs de coton	20	6.537	27
Peseurs de céréales	83	19.995	20
Ouv. du charbon de bois	24	3.340	11
Porteurs de sel	35	8.704	20

<i>Marchandises variées</i>	Nombre d'inscrits	Journées de travail fournies dans l'année	Moyenne (par mois et par travailleur)
Porteurs de bagages	78	16.400	17
Porteurs de sacs vides	41	9.153	18
<i>Ouvriers d'industrie :</i>			
Ajusteurs	90	22.480	20
Aides métallurgistes	208	45.527	18
Braseurs autogènes	165	27.566	13
Chaudronniers en fer	380	65.811	14
Apprentis chaud. en fer....	81	15.749	16
Garçons chaud. en fer	110	19.312	21
Chaudronniers en cuivre ..	45	11.585	21
Apprentis chaud. en cuivre.	36	8.603	19
Démolisseurs de navires	168	41.005	20
Electriciens	59	10.843	15
Forgerons	86	18.177	17
Apprentis forgerons	17	3.676	12
Garçons forgerons	11	1.720	13
Ouvriers en laiton	47	10.310	18
Apprentis ouv. en laiton ...	15	2.929	16
Cloutiers	30	6.328	17
Calfats	153	21.608	11
Careneurs	84	16.647	16
Charpentiers	280	45.033	13
Corroyeurs	19	3.394	14
Peintres	142	23.673	13
Corveistes	31	7.163	19
Menuisiers	238	29.491	10
Nettoyeurs	25	5.127	17
Maçons	74	10.884	12
Piqueteurs	260	42.760	13
Tapissiers	12	1.373	9
Mariniers	93	13.800	11

Ce qui apparaît d'abord à l'examen de ce tableau c'est l'immense disproportion des moyennes de journées employées allant de 9 par mois chez les tapissiers, par exemple, à 27 chez les peseurs de coton (qui tenaient également, en 1925, le record).

La moyenne assez faible pour la majorité des compagnies fait apparaître le danger d'une trop grande abondance de main-d'œuvre, la nécessité de maintenir les rôles soigneusement clos.

Une comparaison avec l'état des rôles en 1925 met en lumière l'effort fait en ce sens. Plusieurs catégories ont vu diminuer le nombre de leurs inscrits : La branche charbon notamment, qui comptait, en 1925, 1.870 inscrits, n'en compte plus que 1.657 en 1926.

Cependant la majorité des moyennes de journées de travail diminuait dans cette branche : Il y avait eu, pour les charbons, en 1925, 426.259 journées de travail; il n'y en avait plus que 258.346 en 1926.

Les importations de charbon avaient, en effet, fortement décru d'une année à l'autre.

En somme, le nombre de journées chômées (ou demi-chômées, compensation faite dans l'ensemble) est considérable : Il atteint, très normalement, un taux de 30 à 35 %. Les salaires devront donc être assez élevés pour couvrir ce chômage.

Ils seront trop lourds à l'entreprise de débarquement; ils seront faibles pour l'ouvrier.

Malgré de très réels progrès, Gênes souffre encore d'une pléthore de main-d'œuvre.

SECTION III

Salaires

Le salaire tel qu'il est payé par l'entreprise ou l'armateur comprend : le salaire proprement dit, établi par les Règlements du Consorzio ; une majoration de 15 % dite « Indemnité de cherté de vie » ; enfin une majoration de 12 % affectée à la prévoyance et à l'assistance.

L'ouvrier ne touche pas directement cette dernière majoration. Il touche son salaire plus 15 %.

Le salaire est, en principe, dans les branches charbon et marchandises diverses, calculé à la tâche. Un salaire de journée est cependant prévu pour quelques cas exceptionnels, mais il ne saurait être considéré que comme une moyenne légèrement inférieure au salaire normal.

Le salaire normal de journée de la grande majorité des ouvriers des branches charbon ou marchandises variées s'établit ainsi :

Journée	Lires 40+15 %, soit lires	46
Demi-journée ...	» 25+15 %, »	28,75
Nuit	» 60+15 %, »	69
Demi-nuit	» 35+15 %, »	40,25

Certaines compagnies — comme les Peseurs, Mesureurs — ont un salaire légèrement plus élevé :

Journée: 45 lires; demi-journée: 25 lires; nuit: 70 lires; demi-nuit: 37,50 lires, chiffres auxquels il faut encore ajouter 15 %.

Tandis que le salaire à la journée est une exception dans les branches charbon et marchandises diverses, il est la règle dans la branche industrielle. Aussi peut-il être intéressant de

connaître les salaires des ouvriers métallurgistes (Décret du 28 novembre 1925, N° 903).

CATÉGORIE A ⁽¹⁾

Chaudronniers en fer, ajusteurs, menuisiers, ouvriers en laiton, chaudronniers en cuivre ou tubistes, électriciens, braseurs :

Journée normale de 8 heures.....	38,50 + 15 % =	44,67
Nuit seule	63,60 + 15 % =	73,14
Travail continu jour et nuit.....	91,60 + 15 % =	105,34

CATÉGORIE B

Aides métallurgistes, piqueurs de fer, démolisseurs de navires, cloutiers :

Journée normale de 8 heures.....	35,40 + 15 % =	40,71
Nuit seule	58,60 + 15 % =	67,39
Travail continu jour et nuit.....	83,60 + 15 % =	96,14

CATÉGORIE C

Aides des autres catégories, teneurs de clous et apprentis de toutes catégories :

Journée normale de 8 heures.....	33,10 + 15 % =	38,06
Nuit seule	53,60 + 15 % =	61,64
Travail continu jour et nuit.....	76,60 + 15 % =	88,09

CATÉGORIE D

Garçons de toutes catégories :

Journée normale de 8 heures.....	18,15 + 15 % =	20,87
Nuit seule	30,60 + 15 % =	35,19
Travail continu nuit et jour.....	40,60 + 15 % =	46,69

Telles sont les principales données sur le salaire *normal* des ouvriers.

Il est difficile d'entrer dans le détail des extra qui peuvent les modifier. S'il s'agit d'heures « *extra* », voici quelques exemples empruntés aux salaires des ouvriers métallurgistes (à majorer de 15 %).

(1) Tarifs de juin 1925 augmentés de 15 % pour donner les tarifs de septembre 1926.

CATÉGORIE A

Heures extra de 17 à 20 et horaire anticipé du matin..	5,45
» » de 5 à 8 » » » ..	7,95

CATÉGORIE B

Heures extra de 17 à 20 et horaire anticipé du matin..	4,90
» » de 5 à 8 » » » ..	7,35

CATÉGORIE C

Heures extra de 17 à 20 et horaire anticipé du matin..	4,60
» » de 5 à 8 » » » ..	6,70

CATÉGORIE D

Heures extra de 17 à 20 et horaire anticipé du matin..	2,55
» » de 5 à 8 » » » ..	4,85

Tels quels, ces salaires paraissent, en somme, importants et doivent sembler lourds aux entreprises qui ont à les supporter. Ils sont cependant, au point de vue de l'ouvrier, loin d'être trop élevés.

Il ne faut pas oublier, en effet, la moyenne assez faible des journées de travail dans le mois même pour une année exceptionnellement prospère comme l'année 1925.

Si l'on se reporte au tableau donné plus haut, on peut constater, par exemple, qu'un *déchargeur de charbon*, qui est parmi les plus favorisés, obtiendra un salaire mensuel d'environ 900 liras s'il bénéficie de quelques extra ou travaux nocturnes.

Qu'un *porteur de charbon*, se classant dans la moyenne des travailleurs, obtiendra un salaire mensuel de 800 liras au maximum.

Un *porteur de la première zone* des marchandises variées ne dépassera pas 700 liras.

Un *garçon forgeron* gagnera 200 à 250 liras au maximum.

Il faut, en outre, tenir compte de ce que le coût de la vie (indice-or 130 à 140 en juillet 1926, Camera di Commercio di Milano, bulletin hebdomadaire) est en moyenne de 20 %

plus élevé en Italie qu'en France. Ainsi si l'on convertit en francs les salaires mensuels obtenus, on obtient un salaire optimum pour la moyenne des ouvriers génois variant autour de 600 francs.

SECTION IV

Assistance et prévoyance

La première mesure de prévoyance est la lutte contre les accidents du travail. Or, l'année 1925 a donné lieu à une recrudescence du nombre de ces accidents avec 74 cas très graves, dont 24 mortels. Un décret du 26 novembre 1925 réglemente très étroitement, en vue d'éviter les accidents, le travail du port.

L'établissement d'un statut de prévoyance et d'assistance fit l'objet des travaux d'une commission d'étude présidée par un conseiller à la Cour d'appel. Le président du Consorzio, par décret du 17 avril 1924, n° 3.118, approuve les statuts de l'Office autonome de prévoyance ouvrière. Un règlement est préparé, prévoyant les modalités selon les cas.

Exemple : après

30 ans de service	<i>invalidité sans accident</i> ,	pension	2.400 l.
25 »	»	»	2.160 l.
20 »	»	»	1.920 l.
15 »	»	»	1.680 l.
10 »	»	»	1.440 l.
5 »	»	»	1.200 l.

chiffres augmentés de 20 % par décret du 26 février 1925, n° 1842.

Un décret d'avril 1925 étend l'institution aux ouvriers de l'industrie et de l'électricité.

L'Office avait accordé, fin novembre 1925, pour les *ouvriers en charbons et marchandises diverses* :

Vieillesse	514 pensions
Invalidité	363 »
Secours permanents	124 »
<i>Branche industrielle :</i>	
Vieillesse	186 pensions
Invalidité	45 »
Secours permanents	10 »
Total pour 1925 :	
marchandises diverses	3.000.000 l.
Aux vieillards et invalides de la catégorie in-	
dustrielle	1.500.000 l.
A l'assistance pour les ouvriers en charbons et	

Les fonds d'assistance et de prévoyance sont obtenus au moyen d'une majoration de 12 % sur le salaire nominal de chaque travailleur. Cette majoration, versée à l'office, comprend les parts incombant au travailleur et à l'employeur dans la constitution de ces fonds.

Conclusions

La caractéristique essentielle de l'organisation ouvrière du Port de Gênes paraît être le principe d'une autorité très vigoureuse agissant dans tous les domaines, réglementant toute l'activité.

Son action nécessaire a été heureuse.

Au point de vue de l'intérêt général du Port :

Elle a mis fin à un régime d'abus et d'anarchie qui aurait pu ruiner Gênes:

En dissolvant les coopératives trop indépendantes et en ne les rétablissant qu'après s'être assuré une réelle emprise sur elles,

En mettant en vigueur un régime de sanctions très strictes,

En limitant étroitement les cas donnant lieu à des tarifs « extra » et en surveillant l'application des tarifs,

En s'attachant à maintenir clos les rôles, à ne pas accepter un personnel trop nombreux.

Au point de vue de l'intérêt de chaque ouvrier :

Elle assure à chacun, par le système du monopole et du tour de rôle, un salaire minimum, la certitude d'être employé.

Par l'institution des assurances sociales obligatoires est réservé à chacun, protégé en toute circonstance contre son imprévoyance, un minimum de ressources nécessaire à la vie.

Ces avantages incontestables et considérables ne vont pas sans être voilés par quelques inconvénients.

Au point de vue de l'intérêt du Port :

L'autorité, parce que, malgré tout, elle doit compter avec l'opinion, n'est peut-être pas allée jusqu'au bout de la tâche qu'elle a résolument entreprise.

Les extra, il est vrai, moins fréquents qu'avant 1922, sont encore trop nombreux et divers.

Les rôles ne sont pas clos, sans doute, aussi rigoureusement qu'ils devraient l'être. Le personnel inscrit est trop nombreux et cette abondance lui porte préjudice à lui-même.

Au point de vue personnel de l'ouvrier :

Une disproportion considérable entre son salaire nominal journalier et son salaire réel annuel. L'un est un salaire fort, l'autre, justement moyen.

Ainsi, l'ouvrier chôme et les frais de port sont, en même temps, élevés.

Il convient immédiatement d'ajouter que le Consorzio cherche à tenir plus étroitement clos les rôles, que la statistique établie du travail moyen des Compagnies ouvrières l'a été dans un but pratique, qu'il annonce dans son rapport annuel l'effort qui sera tenté dans ce sens. Il y a tout lieu de croire que cet effort ne sera pas vain,

CHAPITRE VI

Organisation technique des ouvrages permanents Bassins; môles et quais ⁽¹⁾

SECTION I. -- *L'Ancien Port.*

SECTION II. — *Le Port occidental.*

(1) Le trafic d'un port ne doit pas se régler sur son outillage; mais son outillage sur son trafic. Les possibilités et les exigences d'un arrière-pays préexistent à la construction de tout quai et de tout hangar.

La jauge et les dimensions d'un navire sont des données premières antérieures à l'ouverture de toute passe et de tout bassin.

Pour cette raison, nous avons refusé de nous soumettre à une logique apparente, mais superficielle, et nous n'avons voulu décrire le Port de Gênes qu'après avoir examiné les besoins auxquels il doit pourvoir.

Historiquement le port de Gênes s'est étendu de l'est vers l'ouest : D'abord dans le cadre de sa baie sous l'abri du môle Vieux, puis du môle Neuf (ancien port) ; puis au delà du môle Neuf vers le Large (nouveau port).

SECTION I

L'ancien port

Le Port de Gênes se présente sous la forme générale d'un demi-cercle de 1.500 mètres de diamètre.

Le fond marin est consistant vers le large, mou par endroits. La profondeur est d'environ 12 mètres à la bouche du môle intérieur et de 17 mètres environ à l'extrémité du Môle Neuf.

Les ondes d'expansion des deux vents le « *Sirocco* » et le « *Libeccio* » produisent par réflexion aux « Graces » une très vive agitation, qui se propage, quoique moins intense, au bassin intérieur, troublant les opérations de commerce. Contre cet inconvénient, des agrandissements d'ouvrages existants sont en cours. La création d'une digue dite « Môle de Sirocco » est en projet.

L'ancien Port, c'est-à-dire le port de Gênes, tel qu'il existait jusqu'à la construction du bassin Victor-Emmanuel, comprend :

L'avant-port Victor-Emmanuel,

Et le port intérieur.

L'avant-port Victor-Emmanuel

Il est limité par le Môle Vieux et le Môle Giano du côté de la terre, par la tête du Môle Neuf et du Môle Duc de Galliera du côté du large.

La nappe d'eau ainsi obtenue est d'environ 100 hectares, quelques-uns de plus que le port intérieur.

Le port de Marseille ne possède pas actuellement un avant-port proprement dit. D'après le projet approuvé par la Cnambre de Commerce le 28 octobre 1924, deux avant-ports seraient créés : L'un immédiatement, dit Avant-Port Mirabeau ou du Nord, protégé par une jetée de 400 mètres; l'autre, Avant-Port Sud, protégé par une jetée de 450 mètres.

Les môles

Le Môle Neuf. — Dirigé vers le levant du pied du cap du Phare, il mesure environ 900 mètres.

Le Môle Giano. — Dirigé vers le sud-ouest, ce môle part un peu au sud du quai des Grâces, de sorte qu'il est coupé en son milieu par une ligne idéale prolongeant le Môle Neuf.

Le Môle Duc de Galliera. — Il part, à peu près, de la tête du Môle Neuf. Il se dirige vers le sud sur une longueur d'environ 700 mètres, puis vers le sud-est pendant environ 850 mètres. Ce môle, qui est le plus long et le plus exposé aux flots, n'est pas utilisé par le trafic.

Sur ses amples fondations placées à 6 mètres au-dessous du niveau de la mer, s'élèvent des blocs artificiels. C'est la première œuvre maritime de défense construite dans ces conditions. On y employa 9151 masses et 5 millions de tonnes de pierre.

Prix pour les masses : 28 liras le m³, comprenant la mise en œuvre.

Prix pour la pierre : 2 liras 08.

Dans l'ensemble, pour les onze années de sa construction (1877-1888), le Môle Duc de Galliera coûta 16 millions, soit 1.100 liras par m³. Ce môle fut endommagé par la tempête du 2 novembre 1898.

Les nouveaux travaux ont modifié considérablement l'aspect du Môle Duc de Galliera.

Dans sa première section a été percée la nouvelle entrée du bassin Victor-Emmanuel III.

Près du Môle Giano a été construit un *brise-lames*, dit de *sirocco*, qui couvre entièrement ce dernier môle. Il part à 200 mètres au sud du Môle Giano, se prolonge, parallèlement à lui, sur 237 mètres, puis oblique au sud sur 333 mètres. Coût : 21 millions de liras.

Le Môle Vieux. — Le plus ancien (xiii^e siècle) est utilisable sur toute sa largeur. Les nouveaux projets prévoient la destruction de sa tête, facilitant ainsi l'entrée du Port Vieux.

Les passes

Les navires venant de la haute mer et se rendant dans le Port Vieux, franchissent successivement trois passes, limitées respectivement:

Par la tête du Môle Duc de Galliera et la tête du Môle Giano ;

Par la tête du Môle Neuf et la tête du Môle Giano ;

Par la tête du Môle Neuf et la tête du Môle Vieux.

Les quais

Ayant ainsi examiné les môles et les passes, il reste à parcourir le port en partant de la base du Môle Giano (où se trouvent les bassins de radoub étudiés au chapitre de l'outillage) et à énumérer les wharfs (ponti) et les bassins (calate) :

On trouve successivement : La *Calata delle Grazie*, long.: 192 mètres, profondeur: de 10 à 7 mètres.

Calata G. Boccardo, long.: 395 mètres, profondeur : 7 m.
50.

Calata Gadda, long.: 300 mètres.

Le *Môle Vieux*, utilisable sur toute sa longueur, comporte 10 postes d'accostage pour voiliers, et une zone pour chaland.

Calata della Marinetta, destinée à la réparation des chalands; *Calata Cattano*, sans importance. Le *Ponte G. Embriaco* (90×30 m.) proche du dépôt Franc et du Palais-Saint-Georges; *Calata del Porto Franco* (long.: 90 m.); *Ponte Spinola* (150×50 m.); *Calata della Rotonda* (long.: 10 m.) avec postes d'accostage pour voiliers; *Ponte Calvi* (93×30 m.); *Calata dei Salumi* (long.: 55 m.); *Ponte Morosini* (68×35 m.) dont un seul côté est accessible aux opérations commerciales, l'autre étant absorbé par le trafic du petit bassin municipal. Viennent ensuite la *Darse* (200×90) et le *Môle de la Darse*, dont le bassin extérieur (136 m.) est utilisable.

L'on arrive ainsi au *Ponte Parodi*, qui est le premier correspondant aux exigences du trafic moderne (long.: 220 m. au nord et 189 m. au sud; larg.: 100 m.) permettant l'accostage de flanc de 5 vapeurs; la *Calata Santa Limbania*, où se trouvent les silos, et le *Ponte Santa Limbania*.

La direction des saillants est ici nord-sud puis ouest-est. Ainsi, le *Ponte Re Alberto di Belgio* ou *Ponte dei Mille* (ex *F. Guglielmo*) : Ce wharf sera considérablement agrandi et affecté exclusivement aux voyageurs (il l'est déjà en fait). A proximité, se construit la nouvelle *gare maritime* (largeur : de 120 à 80 et 40 mètres). Les bassins ainsi délimités sont au nombre de 4 (long. : 100, 150, 120 et 115 mètres).

Le *Bassin dei Zingari* (235 m.), utilisé pour l'accostage des gros vapeurs, s'étend le long du *Ponte Doria*, le deuxième de la série rectangulaire (200×101 m.). Il est suivi de la *Calata Santo Lazaro* (231 m.), comportant de nombreux postes d'accostage pour voiliers. Puis le *Ponte Cristoforo Colombo*, de

mêmes dimensions que le Ponte Doria. La *Calata della Chiappella* (195×145 m.), près de laquelle se trouvent les magasins de coton du Consorzio. Le *Ponte Asseretto* ($360 \times 393 \times 128$) ; *Calata San Benigno* (85×25) ; *Ponte Caracciolo* (long. : au nord, 385 m., et au sud, 164×175 ; largeur, à la tête : 120 m.) ; *Calata del Passo Nuovo* (93 m.) et du *Môle Neuf*, limitée par le *Ponte Paleocapa*.

La plupart de ces ouvrages sont de construction récente.

SECTION II

Le port occidental

En 1873, outre les Môles Neuf, Vieux et la Darse, n'existaient que quatre quais. En 1903, le *quai Caracciolo* n'était pas plus grand que le *Spinola* et, du centre du Môle Neuf, partait le *Ponte Sapri*, aujourd'hui démoli. Les quais ont été construits aux dépens de la nappe maritime, ce qui devait avoir de désastreuses conséquences sur la tranquillité des eaux du port.

Cependant, le trafic croissant des marchandises, les dimensions croissantes des navires accentuaient de jour en jour l'exiguïté des ouvrages déjà établis. Il fallait s'étendre et l'on ne pouvait plus le faire que sur la mer libre.

Les premiers projets du port occidental datent de 1900 environ. Le début de réalisation du Bassin Victor-Emmanuel date de 1922.

Le port futur de Gênes s'étendra de l'embouchure du *Torrent Bisagno* à celle du *Torrent Polcevera* (5.100 m.), englobant l'ancien port et le nouveau port.

On a énuméré les principaux travaux entrepris ou à entreprendre dans l'ancien port : Prolongement du Môle Duc de

Galliera, construction d'un môle de sirocco, abattement de la tête du Môle Vieux, élargissement du Ponte dei Mille, il reste à examiner la partie la plus audacieuse du projet: Création de toutes pièces d'un nouveau port. Celui-ci doit comprendre une série de bassins et de wharfs alignés le long de la côte de la tête du Môle Neuf à l'embouchure du Polcevera.

La jetée

Les bassins seront protégés du côté du large par une jetée longue de 3.400 mètres, prenant naissance à la tête de la deuxième section du Môle Duc de Galliera et se dirigeant sensiblement dans le prolongement de celle-ci, 1.400 mètres de cette jetée (abritant le Bassin Victor-Emmanuel III) ont déjà été construits.

Un ponton métallique, large de 11 mètres et long de 48, a fonctionné pour l'immersion de masses cellulaires à alvéoles, larges de 6 mètres, longues de 12 et hautes de 3 m. 60 et pesant: vides, 220 tonnes, après remplissage de béton: 568 tonnes. Fin 1925, ont été immergés: 41 tubes à alvéoles, 1.290 masses, 3.200.000 m³ de remplissage.

Ce môle est construit avec des *parements verticaux*, de sorte que les lames viennent s'y amortir sans se briser.

Les quais

Les darses seront au nombre de huit.

La première est construite et exploitée; la seconde, à peu près achevée, formera, avec la première, le Bassin Victor-Emmanuel III. Ces deux darses sont adossées au Môle Neuf, dont la largeur a été doublée.

Le *Ponte Canzio*, qui limite le Bassin Victor-Emmanuel III,

n'est autre que la première section du Môle Duc de Galliera, dont la largeur a été à peu près triplée.

Les saillants sont obliques ⁽¹⁾ et dirigés vers la passe orientale.

Voici les principales caractéristiques du *Bassin Victor-Emmanuel III* (39 hectares) et de ceux qui lui feront suite vers l'ouest : *Ponte Canzio* (long.: 325 m. 80, larg.: 130) ⁽¹⁾. Trois navires de charbon peuvent s'y amarrer de flanc; surface: 30.000 m². *Première darse* (distance du quai de fond au môle du large : 530 m., largeur: 438 m.); *deuxième môle* (long.: 325 m. 80, larg.: 130); *deuxième darse* (325,80×150). Ici se trouve, au pied du *phare*, le dernier saillant du Bassin Victor-Emmanuel III, de la longueur et de la largeur du précédent. L'ensemble des quais du Bassin Victor-Emmanuel III, ouverts à l'exploitation en 1926, représente une longueur de 1.250 mètres, avec une surface de terre-plein de 90.000 m². Entre la tête du dernier saillant et la jetée, se place la passe occidentale, ce qui porte à deux le nombre des issues du port. Marseille avait, jusqu'à ces dernières années, sur Gênes, la supériorité de ses deux entrées; supériorité, il est vrai, un peu théorique, puisque la passe de la Joliette, calant 7 mètres, ne répondait guère aux exigences de la navigation moderne. Les nouveaux projets de la Chambre de Commerce remédient à cet inconvénient. Cette passe est large de 100 m.).

Le Bassin Victor-Emmanuel sera suivi du *Bassin Occidental*. Sur la première darse de ce bassin, large de 150 mètres, sera construite la *Centrale Edison*. La deuxième et la troisième darses, séparées par un môle large de 130 mètres, desserviront le nouveau quartier commercial. La troisième et la

(1) Disposition particulièrement avantageuse pour la manœuvre des navires et des wagons, adoptée dans les Bassins les plus récents (Bassin de la Madrague, à Marseille).

(1) La meilleure longueur des wharfs serait d'après M. Hersent (*op. cit.*) de 500 à 600 mètres.

quatrième darses auront les dimensions suivantes: long.: 400 m., larg.: 150, séparées par des wharfs du même type que les premiers. La dernière darse sera un peu plus large : 170 mètres. Ces bassins se trouveront en bordure d'une zone industrielle à créer et de la nouvelle gare maritime pour marchandises. Sa distance entre le môle extérieur et la côte s'est sensiblement élargie. Distance du quai de fond de la dernière darse au môle: 600 mètres.

Puis, viendra l'*avant-port occidental*, large de 480 m., et la passe occidentale à la hauteur de l'embouchure du *Polcevera*.

Les différents bassins se trouveront donc sur la plage de la *commune de Sanpier d'Arena*. Ceci aurait pu entraîner des complications administratives. Aussi un décret de 1925 englobe dans Gênes les communes voisines: donnant ainsi à la grande cité ligure un front de mer de 22 kms, de *Nervi* à *Voltri*, et une population de 541.526 habitants (au lieu de 304.108).

Nouvelle passe orientale

Outre la passe occidentale précitée, le Bassin Victor-Emmanuel III possède un accès oriental en communication directe avec l'avant-port Victor-Emmanuel. Ce seuil, large de 100 mètres, a été créé par la démolition d'une partie de la première section du Môle Duc de Galliera (actuellement Ponte Canzio). Le 21 août 1925, le vapeur « *Venus* » entre le premier par ce nouveau seuil et décharge au môle Canzio. Le seuil a été creusé davantage sur un chenal de 50 mètres, autorisant le passage des navires calant 26 pieds anglais. Il a été franchi, en janvier 1926, par le vapeur l'« *Uguaglianza* », ayant ces dimensions.

SECTION III

Conclusions

Nous résumons ici les principales caractéristiques techniques des ouvrages permanents du Port de Gênes.

Profondeur des bassins :

Moyenne de 10 à 15 mètres

Profondeur des passes :

Entre le Môle de Sirocco et le Môle Duc de Galliera : 20 m.

Entre le Môle Giano et le Môle Neuf : 15 m.

Entre le Môle Vieux et le Môle Neuf : 10 m.

Entre le Môle Neuf et le Môle Duc de Galliera : 15 m.

Passe Occidentale : 15 m.

Les progrès de l'architecture navale moderne formulent tous les jours à ce sujet de nouvelles exigences. Dès aujourd'hui, la possibilité de 14 à 15 mètres de tirant d'eau dans les ports transatlantiques doit être envisagée.

Les ports commerciaux ordinaires, ceux dont les services rapides de voyageurs ont lieu surtout par Suez (profondeur portée à 12 mètres), peuvent envisager simplement des caissons de 10 à 12 mètres.

Il importe de mettre également en relief l'immense avantage des ports méditerranéens sur les ports atlantiques.

Ceux-là avec des marées maxima de 0 m. 88, sont accessibles à toute heure. Beaucoup de ceux-ci, au contraire, ne sont accessibles qu'à marée haute ou doivent, pour être accessibles à marée basse, entreprendre des travaux beaucoup plus considérables.

Surface en hectares des bassins

Avant-port Victor-Emmanuel	100 hectares
Ancien port	100 —
Bassin Victor-Emmanuel III.....	39 —
Environ....	239 hectares

Marseille : 213 hectares.

Mais sur ces 213 hectares, 177 sont utilisables, tandis que les 100 hectares de l'avant-port génois ne peuvent être desservis que par 900 mètres environ de quais (c'est-à-dire qu'ils sont à peu près inactifs).

Largeur des quais

Nous avons vu qu'elle est très variable suivant les môles.

Les deux wharfs les plus importants sont ceux du Bassin Victor-Emmanuel III: Largeur: 130 m. ($130 : 2 = 65$ m.).

La moyenne des saillants modernes depuis le Ponte Parodi, donne une largeur de 120 m. ($120 : 2 = 60$ m.).

Marseille: Môle A (1883): largeur: 90 mètres.

Môle G (1921): largeur: 130 mètres.

Surface des quais ⁽¹⁾

Ancien port	416.000 m ²
Ponte Canzio	30.000 m ²
Ensemble..	446.000 m ²

Entreront bientôt en service, les 90.000 m² des deux autres môles du Bassin Victor-Emmanuel.

Il y a, en outre, environ 70.000 m² de gares,
et 60.000 m² de bassins de radoub.

Ce qui donne, pour 1925, un total de: 666.000 m².

Marseille : 995.535 m².

Le déchargement d'un vaisseau moyen, l'emplacement des appareils nécessaires à ce déchargement, le triage, les voies ferrées, les abris, réclament, dans les ports modernes, des terre-plein de 70 à 120 mètres de largeur ⁽²⁾.

Pour obtenir de pareilles surfaces, il importe que le port ne soit adossé ni à un noyau urbain trop ancien et vivant, ni à une chaîne de montagne.

L'ancien port de Gênes, comme le vieux port de Marseille, étant extrêmement gêné par le premier de ces inconvénients, les Génois, pour y remédier, allèrent jusqu'à faire sauter leur célèbre terrasse de marbre en plein centre de la Cité.

Les nouveaux bassins de Gênes, comme ceux de Marseille, n'auront plus à tenir compte que du deuxième désavantage.

Emplacements industriels

Alors qu'ils sont très vastes à Marseille, surtout depuis le percement du tunnel du Rove, ils sont à peu près inexis-

(1) Ces données sont nécessairement très approximatives : Il s'agit de savoir ce que l'on comprend dans le port.

(2) Cf. Hersent, *op. cit.*

tants à Gênes. On crée, en ce moment, un quartier industriel en faisant sauter à la mine la colline de la Chapelle (Cf. p. 169).

Longueur des quais ⁽¹⁾

GÊNES. — 9.225 mètres, dont 8.900 pour l'ancien port et 325 pour le Ponte Canzio. L'achèvement des deux autres quais du Bassin Victor-Emmanuel III portera ce chiffre à $9.225 + 1.250 = 10.475$ mètres.

Prenant pour base le trafic de 1925, nous ne pouvons tenir compte que du chiffre de 9.225 mètres utilisables. Il importe d'écarter de cette somme :

1° 370 m. de têtes de quais, utilisés simplement par les chalands.

2° Le Professeur Coen Cagli est d'avis d'écarter, en outre, environ 1.100 m., inaccessibles aux navires marchands.

Il subsiste 7.755 mètres utilisables.

MARSEILLE (2). — Long. des quais: 24 kms. 4 (18,6 en 1925).

Utilisable: 17 kms. 4 (16,8 en 1925).

La *Commission Gadda*, en 1875, prétendait que le rendement moyen général n'aurait pas dû dépasser les 444 tonnes par mètre linéaire, avec un maximum de 754 tonnes pour les charbons et un minimum de 254 pour les marchandises diverses. Calculant ainsi, elle voulait que, lorsqu'en 1925 le trafic aurait dépassé les 6 millions de tonnes, un peu moins de 15.000 mètres de quais soient disponibles (dépassant de beaucoup les données actuelles). Le rapport beaucoup trop faible encore actuellement, est la cause de l'emploi abusif et ruineux des « chiatte ».

(1) Au 30 octobre 1926.

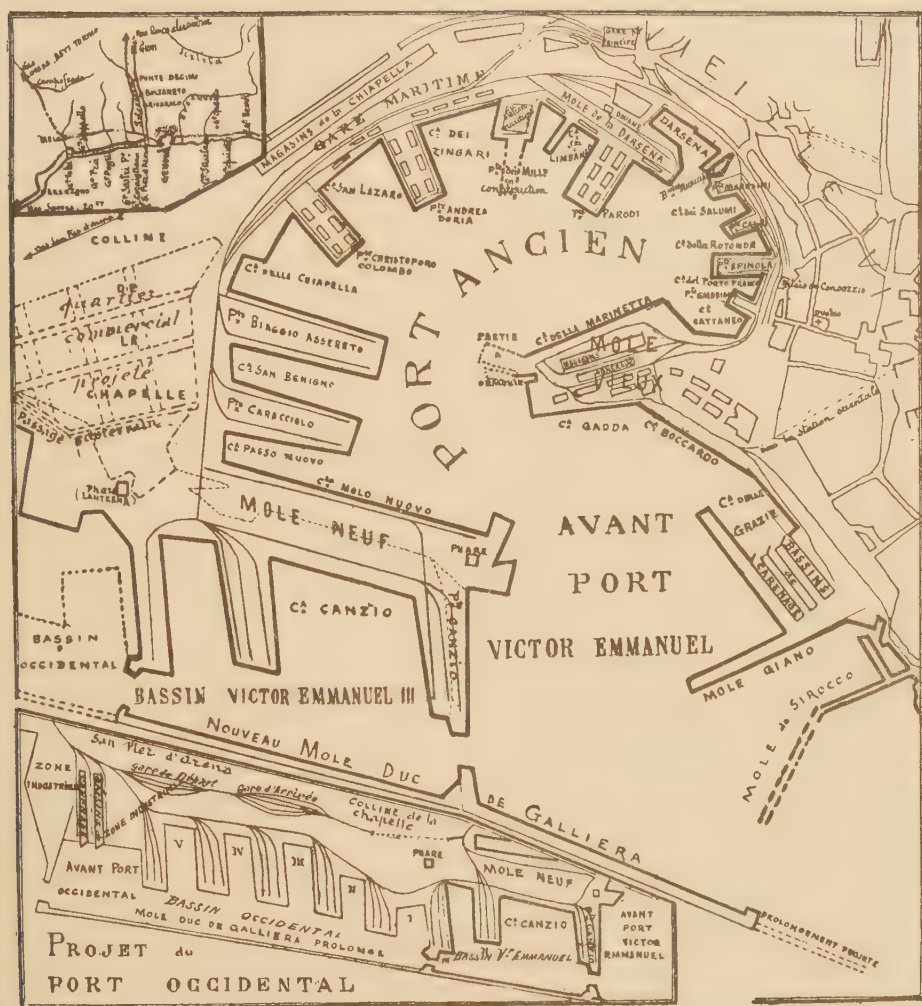
(2) Y compris le Canal de la Douane, le Bassin de Carénage, le Canal de Communication et le Bassin de Stationnement de la Joliette. Entre parenthèses, les chiffres exclusion faite de ces éléments (H. Brenier, *op. cit.*).

*Rapport de la masse du trafic au développement linéaire
des quais utilisables*

A Gênes (décembre 1926): 1,1 mètre pour 1.000 tonnes.

A Marseille: 2,3 pour 1.000 tonnes

Il est vrai que le déchargement de certaines marchandises pondéreuses, comme le charbon, exige relativement moins de mètres-heures que le déchargement d'autres marchandises, comme le coton, on le débarquement des passagers.



Port de Gênes et Projet du Port occidental

CHAPITRE VII

Outillage

SECTION I. — *Appareils de Chargement et de Déchargement.*

SECTION II. — *Magasins, Dépôts, Hangars et Abris. Les Zones spécialisées du Port.*

SECTION III. — *Outillage ferroviaire.*

SECTION IV. — *Formes de Radoub, Emplacements industriels. Dépôt franc.*

SECTION I

Appareils de chargement et de déchargement

1^o *Description* ⁽¹⁾

(Chiffres de 1922 rectifiés,
c'est-à-dire que de légères erreurs sont possibles.)

A. — APPAREILS HYDRAULIQUES

Gênes

Caractéristiques	Nombre	Rendement financier Budget 1925-1926
Grues hydrauliques fixes (une, Calata della Marinetta, une, Tête de Pa- rodi, une, Tête du Doria), de 3 à 10 tonnes	3	
Grues hydrauliques mobiles ordina- ires, de 1 1/2 tonne	50	
Grues hydrauliques mobiles suréle- vées, de 1 1/2 tonne	4	2.422.000 l.
Grues hydrauliques mobiles à 1/2 portique de 1 1/2 tonne	16	
TOTAL.....	73	
Puissance totale	120 tonnes	
moyenne	1,64 t.	

(1) Chiffres de 1922 rectifiés pour octobre 1926. C'est dire qu'il ne s'agit que d'approximations.

Marseille

124 grues hydrauliques fixes, de puissance totale	212 tonnes
(Cie des Docks et Chambre de Commerce).	
de puissance moyenne.....	1,70 t.

B. — APPAREILS ÉLECTRIQUES*Gênes*

	Nombre	Rendement prévu pour l'exercice 1925-26
Grues électriques mobiles de 3 tonnes	2	
— — — de 1 1/2 t.	39	
— — — à 1/2 portique	4	600.000 l.
Elévateurs de charbon aux quais Asseretto, Carracciolo et Canzio, d'une puissance de 2 tonnes....	25	10.600.000 l.
TOTAL.....	70	

Puissance totale	110 tonnes
— moyenne	1,57 t.

Marseille

Grues électriques	34
Puissance totale	62 tonnes
— moyenne	1,82 t.

En outre, on trouve à Gênes :

6 transbordeurs électriques: 1 aux silos, 4 au Ponte Canzio, provenant du Ponte Asseretto. 10 nouveaux transbordeurs ont été commandés à la maison Ansaldo pour le service des nouveaux quais du Bassin Victor-Emmanuel III.

9 pontons-grues.

12 tourniquets électriques pour traction de wagons.

1 appareil pneumatique pour le déchargement (déchargement des céréales, au Ponte Parodi (91.000 liras).

Un certain nombre de grues à main (ayant produit 5.000 lires).

Enfin les silos possèdent un certain nombre d'aspirateurs.

Ensemble des appareils de déchargement proprement dits (grues, élévateurs) :

	Nombre	Puissance	Moyenne
Gênes	143	230 tonnes	1,60 tonne
Marseille ..	156	274 —	1,76 —

Il n'y a donc pas une très grande différence d'outillage entre les deux ports. Marseille a un léger avantage de puissance. Mais Gênes travaille activement à outiller ses nouveaux bassins avec des appareils très modernes.

2° Rendement de l'outillage de chargement et de déchargement

A. — RAPIDITÉ DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

La vitesse moyenne de déchargement d'un navire est de 250 tonnes par journée de 8 heures et par grue. Si le navire a quatre cales et qu'ainsi quatre grues puissent travailler ensemble, il déchargera, pendant 8 heures, 800 tonnes. Si le travail se poursuit de nuit, il peut atteindre 1.600 tonnes, et, en utilisant les ouvriers extra-horaires, il n'est pas impossible d'obtenir 2.000 tonnes par jour.

La vitesse est sensiblement la même à Marseille. On cite certains navires ayant débarqué dans les Docks, comme :

Le « Ligan » : 6.880 tonnes en 4 jours :

Moyenne journalière : 1.720 tonnes.

Le « Hanley » : 10.605 tonnes en 5 jours 1/2 :

Moyenne journalière : 1.928 tonnes.

B. — UTILISATION DES APPAREILS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

(Données de l'Inspection des Appareils)

Elévateurs électriques :

Vapeurs déchargés: 282 (sur 1924 — 17).

Charbon déchargé: 1.253.079 tonnes (sur 1924 — 152.981).

Charbon rechargé. 19.442 tonnes (sur 1924 — 5.784).

Phosphates, pyrites, manganèse: 103.930 (sur 1924 — 59.567).

Mouvement total des élévateurs électriques: 1.376.431 (sur 1924 — 218.330).

Grues électriques :

Heures de travail. 24.815 (— 1.220)

Nombre de levées. 2.958 (— 2.600)

Grues hydrauliques :

Heures de travail. 122.840 (— 16.045)

Nombre de levées. 8.978 (— 1.512)

Appareils pneumatiques :

Céréales déchargées ... 18.442 tonnes

C. — RENDEMENT FINANCIER DE L'OUTILLAGE DE CHARGEMENT. ET DE DÉCHARGEMENT

En comparant les dépenses engagées pour le service des appareils hydrauliques, électriques et pneumatiques, aux recettes correspondantes on constate que les recettes obtenues par certains appareils de chargement et de déchargement du port de Gênes couvrent pendant l'année 1924 25 fois leurs dépenses et les couvrirent 26 fois pendant l'année 1925. Ce qui constitue un rendement financier remarquable.

La dépense prévue au budget de lres 7.315.000 pour les appareils électriques sera compensée par une recette de 11.350.000 lres, soit un bénéfice de près de 40 %.

Pour les appareils hydrauliques le revenu est à peine supérieur à la dépense : 2.422.000 contre 2.300.000.

Cependant les dépenses afférentes au service des appareils électriques augmentaient depuis le dernier exercice : augmentation due à la cherté du charbon et à l'achat de nouveaux appareils.

Les dépenses engagées pour le fonctionnement des appareils électriques se répartissent ainsi :

Augmentation décimale, indemnité de vie chère au personnel d'administration et d'exécution, lres	162.125
Salaires, et mêmes indemnités, extra au personnel ouvrier	lres 1.770.925
Ensemble	lres 1.933.050
Assurances diverses	50.000
Energie électrique, dotations supplémentaires....	900.000
Dépenses de chargement et de déchargement.....	4.265.000
Dépenses diverses et imprévues, nouveau personnel	166.950
Total	lres 7.315.000

L'appareil pneumatique du Ponte Parodi, pour une dépense de 79.000 lres, compte sur une recette de 91.000 lres.

D. — CHIATTES

On appelle ainsi à Gênes, comme d'ailleurs, à Marseille et sur toute la côte Ligure, un type de chaland intermédiaire, comme dimensions, entre le chaland proprement dit et la mahonne.

Le port de Gênes possède environ 2.000 chiattes, c'est-à-dire un peu plus que n'en autorisent les règlements.

L'utilisation des chiattes était jusqu'à ces derniers temps une nécessité à Gênes à cause de l'amplitude des variations saisonnières du trafic auquel l'insuffisance linéaire des quais et le manque de wagons ne permettaient pas de faire face dans les périodes d'afflux.

L'emploi des chiattes entraînant un double transbordement renchérit d'une façon considérable le coût du déchargement.

Les travaux du nouveau port, l'effort accompli par le réseau ferré permettront, sans doute, dans une période assez rapprochée, d'éliminer les chiattes encombrantes et coûteuses.

SECTION II

Magasins, dépôts, hangars, abris. Les zones spécialisées

Les magasins sont en maçonnerie, ciment armé ou fer sur tous les quais, sauf sur le Caracciolo et l'Asseretto affectés au mouvement du charbon. Les espaces couverts représentent :

Surface... 60.000 mq.

Capacité.. 260.000 tonnes de marchandises.

Marseille :

Surface 383.246 mq.

Capacité des hangars.. 300.000 tonnes environ

Les hangars marseillais ayant plus de surface disponible sont moins hauts.

En 1925 a été achevé le premier des quatre hangars qui doivent s'élever au *Ponte Colombo*. Il donne 9.000 m² disponibles pour 1.800 tonnes de marchandises. Les trois bâtiments similaires porteraient la surface couverte du *Ponte Colombo* de 9.900 à 40.000 mq. Ces magasins doivent remplacer les magasins généraux du Môle Vieux sur lequel sera installé le Dépôt Franc. Trois grues ont été affectées au premier construit de ces magasins.

Ces agrandissements étaient devenus nécessaires. La proportion relativement aux marchandises débarquées est notoirement insuffisante. Pendant la guerre la crise était devenue inquiétante; on dut créer des magasins à l'intérieur à Arquata.

La difficulté est le manque de terrain : on ne peut gagner qu'en hauteur. Les travaux de terre-plein du port occidental, la création du quartier commercial de la Chapelle par la destruction à la mine de la colline remédieront, au moins momentanément, à cet inconvénient.

L'art. 41 et l'art. 69 du règlement du 30 octobre 1924, n° 8.020 fixent la spécialisation des divers quais et, partant, la répartition de l'outillage permanent et mobile dans le port de Gênes. Cette spécialisation, qui est possible et extrêmement commode à Gênes, ne le serait pas au même degré à Marseille qui reçoit surtout des chargements non homogènes. Pour étudier les principaux bâtiments, hangars et entrepôts, on suivra la répartition qu'il indique en s'arrêtant aux diverses zones spécialisées qui se rencontrent au départ du Môle Giano.

Viandes frigorifiées. — Par un accord du 7 juillet 1925, approuvé par décret du 8, l'ancien hangar du Consorzio situé *Calata Gadda* est transformé en magasin pour *viandes frigorifiées* construit par les frères Maggi. La nécessité d'une telle installation se faisait vivement sentir. Les anciens locaux sur la Darse étaient insuffisants : Gênes reçoit 80 % des viandes frigorifiées arrivant dans les ports italiens.

Ces locaux qui mesurent 90 m. $\times$ 25 m. comprennent quatre étages de 2.250 m², soit une superficie totale de 9.000 m². Le rez-de-chaussée est affecté aux mécaniciens, administration, machines, avec 3 grands compresseurs Borsig et une salle de répartition de 1.000 m³ parcourues par 2 voies ferrées. Aux étages, 23 chambres réfrigérantes d'une capacité utile de 20.000 m³ pourront contenir 6.000 tonnes de viande, et salle de décongélation.

Actuellement 6.000 tonnes peuvent être déposées et 1.000 tonnes débarquées par jour.

L'outillage comprend : 2 grues à pont avec tapis roulant, 3 élévateurs intérieurs, des machines système Borsig, à 3 compresseurs, susceptibles de produire un million de frigories à l'heure. Le transport d'étage à étage s'effectue par système « à paternoster » (noria)..

Magasins généraux. — Le *Môle Vieux*, qui vient ensuite, est occupé par les Magasins généraux gérés par les chemins de fer de l'Etat.

Après l'achèvement des nouveaux magasins du *Ponte Colombo*, ces magasins seront désaffectés et le *Môle Vieux* sera occupé par le Dépôt Franc.

Silos. — Le *Ponte Parodi* et le *Calata Santa Limbania* sont affectés presque exclusivement au trafic des céréales.

Le 3 mars 1898 (approuvé par décision ministérielle du 12 mars) un contrat confie à la « Soc. An. Sylos, de Genova » l'exploitation de ces Silos, au quai Santa Limbania.

Un projet évalué de 4.500.000 L. est soumis, en 1924, au Consorzio portant agrandissement de ces silos. Un décret du Consorzio, en date du 10 décembre 1924, homologue l'accord.

Ainsi, le tonnage des magasins est porté de 42.000 à 60.000 tonnes. La possibilité de rechargement est de 22 wagons par jour.

Les Silos déchargent, en moyenne, 200 tonnes par heure (1).

En 24 heures de travail ils ont débarqué 5.800 tonnes, en déchargeant simultanément les vapeurs « Codrus » et « Hadzykhatos ». Ce résultat qui constituait un record avant les récents agrandissements, est aujourd'hui considéré comme un résultat à peine moyen. La capacité de chargement et le

(1) La rapidité de fonctionnement des silos ne va pas sans quelque inconvénient. Il arrive que les graines dures (comme le maïs) sont abîmées par une aspiration trop violente.

débarquement des silos a été, en effet, portée de 4.000 à 8.000 tonnes par jour.

Silos construits en ciment armé système Hennebique (Les chiffres qui suivent sont antérieurs aux agrandissements) :

218 cellules d'une capacité de 130 tonnes,

14 — — — 80 —

Pont métallique de 100 m. entourant les tubes d'expiration de 4 élévateurs pneumatiques système Duckam.

Le grain extrait par aspiration est transporté par les tubes dans les récipients du corps central. Il tombe de là dans un souterrain situé à la base de l'élévateur où il est ramassé par des godets qui le transportent au sommet de la tour. Il y subit une première pesée automatique avec balances système Kronos.

Il est ensuite dirigé vers un appareil distributeur d'où il descend sur les rubans de transport qui le conduisent aux cellules ou aux locaux d'assèchement.

A la sortie de ces locaux, il passe sur une balance automatique, puis descend sur un plan incliné jusqu'au rez-de-chaussée, où il est chargé sur wagons.

A Marseille, la Compagnie des Dock mettra prochainement en service un silo en béton comprenant une centaine de cellules pouvant contenir ensemble 20.000 tonnes.

La Société de Transbordements Maritimes construit aussi un silo de la contenance de 30.000 tonnes.

Enfin, la Chambre de Commerce, pour le débarquement des graines oléagineuses, possèdera un silo de la contenance de 5.000 tonnes (1).

Passagers. — Après la zone des céréales se trouve le *Ponte dei Mille* affecté au service des passagers.

Là se trouve la gare maritime des voyageurs.

(1) Au reste, les Silos sont moins nécessaires à Marseille qu'à Gènes. A Marseille, on ne réexpédie pas sur l'intérieur, les minotiers reçoivent les céréales par petits envois.

La station actuelle en bois remonte à 1853. La gare en construction qui va la remplacer sera une gare maritime modèle.

Elle comprendra un rez-de-chaussée affecté au service de la voie ferrée, dépôt de bagages, office postal. Au premier étage, service des passagers, de la douane, de la police. Au deuxième, salle de réunions, bureaux.

A 6 m. 50 du quai actuel, un viaduc de 160 mètres de long sur 12 mètres de hauteur surplombera la voie d'accès actuelle et assurera la communication directe avec la ville et la Piazza Principe (proche de la station du même nom).

Le *Ponte dei Mille* sera agrandi, et sa longueur portée de 110 à 178 mètres.

La gare comprendra, au sud, un corps central, avec, du côté de la ville, une place de 48×38 m., à 6 m. 50 du sol du port.

L'ensemble des constructions couvrira 15.000 m². 4 grands navires pourront effectuer leur embarquement ou débarquement en même temps.

Gênes aura, dans peu de temps, une station maritime comme Marseille n'en possède pas. Il est question toutefois d'en construire une à Marseille en prolongement des hangars surélevés de la Joliette, sur la place du même nom.

A la base de Ponte Doria, qui suit le Ponte dei Mille, se trouvent les machines fournissant la pression pour les grues hydrauliques. Cette pression, de 50 atmosphères, est obtenue grâce à l'emploi de deux pompes électriques.

Coton - Jute. — En arrière de la *Calata della Chaipella*, les entrepôts de coton forment un vaste bâtiment à trois étages. Les futurs magasins seront sur le Ponte Colombo.

Exportation. — Le *Ponte Biaggio Asseretto* et le *Ponte Carracciolo* sont encore affectés exclusivement à la manutention du charbon. On compte faire passer entièrement cette bran-

che du trafic dans le nouveau port. Ces deux môles seraient dès lors spécialisés dans le trafic d'exportation.

Les quais de l'ancien port qui n'ont pas été l'objet d'une mention spéciale seront affectés au service de la branche « Marchandises diverses ».

Huiles minérales. — Le *Môle Duc de Galliera* sera affecté au dépôt d'huiles minérales. Une société privée construira sur ce môle des établissements comprenant 10 réservoirs de 35.000 m³ destinés aux naphtes. (Décret du Président du Consorzio, du 16 février 1925, n° 1515.) La superficie de l'emplacement concédé est de 14.000 m².

En 1925, les importations d'huiles minérales lubrifiantes se sont élevées à 67.282 tonnes; celles d'huiles minérales combustibles à 138.884 tonnes.

Charbon. — Le *Ponte B. Asseretto*, le *Ponte Carracciolo* (actuellement) et bientôt le Bassin Victor-Emmanuel III, qui absorbera plus tard tout ce trafic, sont occupés au déchargement du charbon. Ce dernier a été, dans ce but, outillé avec de puissants élévateurs. Quand le bassin Victor-Emmanuel III aura absorbé tout le trafic charbonnier, les Ponts B. Asseretto et Carracciolo seront affectés aux exportations.

Afin de se trouver à proximité du Bassin Victor-Emmanuel, la future Centrale Thermo-Electrique que construira la Société Edison, pour le compte du « Consorzio Centrale Termiche » sera élevée au pied du versant occidental de la colline du Phare, où elle occupera une superficie de 17.000 m². La puissance sera de 100.000 Kw (environ 130.000 HP). Elle aura des chaudières à pression de plus de 30 atmosphères. Elle consommera environ 100.000 tonnes de charbon par an, soit, en moyenne, 600 tonnes par jour de travail.

Un peu plus loin, sur le territoire de Sanpier d'Arena, le « Consorzio Idroelettriche Monte Ajona », qui exploite la

force d'un torrent proche de Gênes, a obtenu la concession d'une centrale thermique auxiliaire du service du port.

Marchandises diverses. — Les marchandises autres que celles indiquées ci-dessus sont débarquées sur les Ponti et Calate non spécifiés (Reg. Spéc. del Porto di Genova, art. 41).

Rappelons enfin, pour terminer cette étude sur les quais et môles spécialisés, que :

Les opérations relatives :

Au charbon s'exercent sur.....	2.400 m. de quais
Au coton —	700 —
Aux céréales —	700 —
Aux march. div. —	2.600 —

Le service des divers magasins appartenant au Consorzio est considéré comme devant apporter, d'après le budget 1925-26, les ressources suivantes en liras :

	Magasins de :			Total
	La Chapelle	La Darsena	Embriaco	
Déchargement et rechargement.		60.000	260.000	320.000
Droit de 10 % sur les débarquements.....	90.000			90.000
Magasinage.....	150.000	70.000	55.000	275.000
Remboursement des dépenses..		5.000	5.000	10.000
	240.000	135.000	320.000	695.000

SECTION III

Outillage ferroviaire

1° Rendement de l'outillage ferroviaire

Wagons chargés : 410.948 (372.280 en 1926), soit 5.864.618 tonnes de marchandises (5.324.427 tonnes en 1926).

Déchargés : 121.623 (120.777 en 1926), soit 1.007.604 tonnes (908.990 ⁽¹⁾ en 1926).

Nombre de wagons chargés en moyenne pendant les jours ouvrables : 1.470 (30 de plus qu'en 1924) (1926 : 1.625); max. 1.997 (1.950 en 1926), min. 1.217 (1.300 en 1926); avant-guerre, max. 1.200.

Chargement moyen des wagons, 14,27 (14,30 en 1926).

Nombre de wagons déchargés en moyenne journalière, 437.

Chargement moyen, 8,28 (7,52 en 1926).

La grosse difficulté réside dans la disproportion entre l'importation et l'exportation, cette dernière étant environ 1/6 de la première. Inconvénient d'ailleurs commun à tous les ports italiens et même, dans des proportions variables, à tous les ports méditerranéens. Les disponibilités en wagons vides exigées sont de l'ordre de 800 à 1.000 par jour.

Le péril est surtout redoutable lorsque les wagons sont absorbés par ailleurs (campagne saccharifère, agraire, vinicole). On est menacé de l'accumulation des marchandises dans les barques; de l'envahissement des banquettes, de l'engorgement complet. De tels faits, fréquents jusqu'à ces

(1) Sur 908.990 tonnes, 640.395 sont dirigées à l'embarquement; 268.595 sont pour le trafic local.

dernières années, ne semblent plus à craindre depuis les précautions prises par les chemins de fer de l'Etat.

2° Voies

Le port est desservi, de la *Calata delle Grazie* au *Ponte Paleocapa*, par un réseau de voies simples, doubles ou en faisceau. Pourtant, dans la partie orientale, les quais ne sont pas desservis et les manœuvres doivent se faire par camions.

Depuis le *Ponte Parodi*, les saillants sont desservis par des voies. Le *Ponte Canzio* a été pourvu de voies larges (coût : 2 millions).

Les voies des môles sont raccordées au réseau, sauf aux *Ponti Doria* et *Parodi*, au moyen de courbes au lieu de plaques tournantes qui nécessitent une manœuvre par wagon.

L'ensemble donne un total de 80 kilomètres (non compris le *Ponte Canzio*) environ, qui représente le maximum possible.

Certaines zones ne sont exploitées que par traction animale; on a heureusement entrepris l'électrification de tout le réseau.

3° Gares

La gare maritime située sur les quai occidentaux communique par trois tunnels avec celle de *Sanpier d'Arena* et par deux avec celles de *Piazza Principe* et de *Piazza Brignole*. Ce raccordement est insuffisant et fait affluer sur la zone occidentale de l'ancien port, déjà surchargée, tout le trafic de la zone orientale et du bassin *Victor Emmanuel III*.

On projette : 1° *l'ouverture du tunnel des « Grazie »*, qui raccordera la zone orientale du port au réseau général et à la gare orientale;

2° la création d'une issue vers l'ouest pour le réseau du futur grand port occidental. Un premier projet de jonction des quais à la gare de Sanpier d'Arena fut abandonné en 1917. Le projet actuel comporte les grandes lignes suivantes: Création d'une grande-gare de triage sur des terre-pleins à créer sur la plage de Sanpier d'Arena. De là partiront 4 voies en deux faisceaux de 2. Le premier faisceau rejoint la ligne Ovada Acqui-Asti-Turin, un peu à l'ouest de la gare de Sanpier d'Arena; le second la ligne Gênes-Arquata-Tortone-Pavie-Milan (dite des Giovi), après avoir été, à Rivarolo Ligure, divisée en deux voies, qui se réuniront à Ronco, au sud d'Arquata.

Ces projets donnèrent lieu à des conflits, d'abord entre Gênes et les communes voisines (Sanpier d'Arena) qui voulaient sauvegarder leurs stations balnéaires; puis entre le Consorzio et les Chemins de fer au sujet de la répartition des frais.

Sans attendre la solution de ce dernier conflit, le Consorzio a fait entreprendre les travaux. En dix ans, la première voie de la première ligne susvisée sera construite. Elle partira de l'extrémité du nouveau bassin vers le Parc Porni et de là vers la grande ligne.

De la seconde ligne une voie sera construite, franchissant la Polcevera à son embouchure, passant au-dessus de la ligne Gênes-Vintimille, traversant en tunnel la colline de Coronata et rejoignant la ligne de Giovi à Bolzaneto. Cette voie sera réservée aux marchandises vers Milan et au delà (60 % du trafic du port).

Il est probable que tôt ou tard Gênes devra chercher au delà de l'Apennin, vers Novi, l'emplacement de la grande

gare de triage et de formation des trains que Marseille a pu trouver au delà de la Nerthe, à Miramas.

SECTION IV

Les formes de radoub - Le dépôt franc Les emplacements industriels

Il s'agit ici de deux entreprises d'un caractère très particulier et d'une importance considérable dont l'étude n'aurait pu trouver place dans l'exposé général.

A. — *Les formes de radoub*

Le premier bassin de carénage fut construit en 1847, sur la Darse, et cédé à la municipalité. Ses dimensions sont les suivantes : 83×24 , profondeur 6 m. 60.

En 1871 est établi un bassin flottant en bois, remplacé, en 1898, par un bassin flottant en fer pouvant soulever 27.000 tonnes.

En 1888 et 1893 on construit, à la Calata delle Grazie, deux bassins fixes, analogues à ceux de Saint-Malo et de La Rochelle, longs, l'un de 160 mètres, l'autre de 200 mètres.

Le 27 avril 1925, en présence de S. M. le Roi, on fait sauter la première mine pour la construction d'une nouvelle forme de radoub : longueur 240 m., largeur 32 m., profondeur 11 m.

Naples, Marseille, Toulon ont des bassins de 206, 204, 200 mètres.

Marseille, qui possède 7 formes, dont une de 204 m., projette deux nouvelles formes de 250 à 300 m., profondeur 13 m. (Décision ministérielle du 24 août 1925.)

La « *Società esercizio Bacini* », qui a la concession pour 35 ans des deux bassins existants, constitue une filiale au capital de 7 millions pour le nouveau bassin.

Nous donnons ci-après les caractéristiques des principales formes de radoub du monde comparées à celle envisagée :

	Longueur	Entrée Largeur	Profondeur au dessous du seuil	
Boston	395	49	12,80	} en construc- tion
Levis (Canada)	350	36,50	10,36	
Liverpool	320	36,60	14,65	} Gladstone dry dock achève en 1913 en projet
Glasgow	310	36,50	10,36	
Bombay	305	30,48	11,20	
Port Pearl (Sandwich) ..	305	30,48	10	
Portsmouth	281	31,20	13,90	
Saint-John (Canada) ...	274	32,70	10,60	
Southampton	268	30,48	10,70	
Singapour	259	30,48	10,30	
Talcahuano (Chili)	252	35,50	11	
Gênes	240	32	11 (1)	

B. — *Le dépôt franc*

Sur la Calata du même nom et près du palais Saint-Georges s'élève le Dépôt Franc. Son déplacement est d'ailleurs projeté : la partie du noyau urbain de ce dépôt sera démolie et le dépôt lui-même transporté sur le Môle Vieux.

Gênes n'a jamais été un port franc, comme Marseille.

Depuis le début du xvi^e siècle, elle a possédé une zone franche. En 1875, cette zone fut supprimée en application d'une loi de 1872, qui mettait fin à tous les ports francs.

(1) Hersent, *op. cit.*

Comme compensation, une loi du 6 août 1876 établit le Dépôt Franc.

Le Dépôt Franc ne présente pas pour Gênes un très gros intérêt. Son régime diffère, en somme, fort peu de celui de l'entrepôt réel. Il permet cependant quelques manipulations comme celle du café.

Ce serait élargir considérablement ce sujet que de se demander s'il ne conviendrait pas de restituer à Gênes aux lieu et place de son Dépôt Franc, son ancienne zone franche. A vrai dire, les Génois ne paraissent guère se poser la question.

Faut-il attribuer cette indifférence au fait que leur port exerce surtout une fonction de répartition et déclarer le régime de la zone avantageux seulement pour un port industriel comme Marseille?

A la vérité, le régime de l'admission temporaire paraît ôter une grande partie de son intérêt à la question des zones franches portuaires. C'est, sans doute, pour ce motif que les dirigeants du grand port méditerranéen semblent actuellement se désintéresser d'une question qu'ils soulevèrent eux-même autrefois avec passion.

C. — *Emplacements industriels*

Marseille possède, sur les 68 kilomètres de périmètre de l'Etang de Berre, maintenant annexé à son port par le prodigieux travail du tunnel du Rove, une superficie utilisable pratiquement indéfinie par l'industrie.

La question des emplacements industriels est, au contraire, à Gênes, angoissante. Elle ne saurait recevoir une solution de l'ampleur de celle que Marseille a trouvée. C'est pourquoi Gênes ne paraît pas appelée à devenir grand port industriel.

Cependant, lors de sa visite à Gênes, cette année, M. Mussolini mettait le feu à la première mine qui doit abattre le *massif de la Chapelle*. Ainsi se trouve inaugurée l'exécution du gigantesque projet formé en août 1925. Ce plan prévoit l'utilisation, après nivellement, des terrains situés derrière le phare et qui s'étendent en triangle au delà du massif de la Chapelle. Les deux tiers de ce massif disparaîtront. Seul restera intact un tiers dans lequel passent les tunnels :

1° de la voie ferrée « Sanpier d'Arena-Piazza Principe » ;

2° des voies pour marchandises desservant l'ancien port.

Les terrains libérés seront occupés, le long de la mer, par des constructions intéressant le port (Centrale Edison) et, en arrière, par un quartier commercial et industriel.

Conclusions

Les caractéristiques de l'outillage génois paraissent donc être les suivantes :

1° *L'outillage de chargement et de déchargement* est insuffisant. Il est à peu près égal à l'outillage marseillais pour un développement de quais bien inférieur.

2° *L'insuffisance des magasins* génois dans leur extension par la position même du port et la nécessité coûteuse de recourir aux chiattes tendent à disparaître avec les nouveaux travaux du port.

3° Enfin Gênes possède ou est à la veille de posséder deux outils particulièrement remarquables : sa nouvelle *cale de radoub* et ses *silos*.

CHAPITRE VIII

Organisation financière

SECTION I. — *Confection. Vote et exécution du Budget.*

SECTION II. — *Analyse du Budget.*

SECTION III. — *Observations et Conclusion.*

SECTION I

Confection, vote et exécution du budget

Les textes qui règlent la confection, le vote et l'exécution du budget du Consorzio autonome du Port de Gênes sont ceux mêmes qui régissent l'organisation de ce Consorzio, notamment le règlement du 11 avril 1926.

Le budget est établi tous les ans; l'année financière commence le 1^{er} juillet et finit le 30 juin. (Décret du 11 avril 1926, art. 47.)

Le projet de budget est préparé par la Trésorerie du Consorzio (art. 60). Examiné d'abord par le Comité exécutif assisté des contrôleurs des comptes, il est distribué par les soins du Comité aux membres du Consorzio dans le courant du mois de mai. (Décret du 11 avril 1926, art. 50.)

Les recettes et les dépenses sont classées sous les titres suivants (art. 52) :

Recettes et dépenses effectives;

Mouvement de capitaux ;

Fonds de roulement.

Les *recettes et dépenses effectives* sont celles qui comportent augmentation ou diminution du patrimoine.

Le *mouvement des capitaux* comprend les opérations concernant la transformation du patrimoine (vente de biens, reconnaissance de dettes, emprunts ou amortissements).

Les *fonds de roulement* (fonds de trésorerie) s'appliquent aux reconnaissances ou paiements faits pour le compte des tiers.

L'assemblée générale se réunit pour voter le budget dans sa session ordinaire de la première quinzaine de juin (l'au-

tre session ordinaire étant tenue dans la première quinzaine d'octobre). Elle peut, en outre, être convoquée en session extraordinaire par le Président, en particulier sur la requête des Contrôleurs des Comptes (art. 16).

Le budget étant voté, les taxes acceptées sont immédiatement exigibles.

Les dépenses doivent subir (art. 92) :

l'ordonnancement,
la liquidation,
le paiement.

L'*ordonnancement* est opéré par l'apposition d'un visa par le Trésorier en chef sur l'acte à ordonnancer (art. 93).

La *liquidation* est opérée par l'office administratif du Consorzio et doit être remise à la Trésorerie avec toutes les pièces justificatives (art. 94).

Les *ordonnances de paiement* sont signées par le Président. Le Président peut nommer deux ordonnateurs secondaires (art. 97). Ces ordonnances sont contresignées par le Trésorier en chef.

Le *compte d'exercice* est établi en regard du budget (art. 102). Il comprend :

1° Les recettes et dépenses effectuées en cours d'exercice pour le compte de l'exercice ;

2° Les recettes et dépenses effectuées en cours d'exercice pour le compte de l'exercice précédent ;

3° Les recettes et dépenses restant à effectuer pendant l'exercice suivant pour le compte de l'exercice clos.

Pendant la première quinzaine d'octobre, le compte d'exercice est distribué aux membres de l'Assemblée par les soins du Comité (art. 103).

Pendant la seconde semaine d'octobre (deuxième session ordinaire de l'Assemblée générale) le compte est soumis à l'approbation de l'Assemblée.

En même temps que le compte, le Comité présente :

1° Les propositions de modifications à introduire dans le budget de l'exercice en cours ;

2° Un rapport sur la gestion.

Le quinze novembre, au plus tard, le Consorzio transmet au Ministre des Finances les éléments nécessaires pour l'établissement d'une statistique de sa situation financière.

Quand les projets de travaux engagent une somme supérieure à 500.000 liras, ils doivent porter l'approbation expresse du Ministre des Travaux Publics.

SECTION II

Analyse du budget

Les dépenses sont ici étudiées les premières, suivant la méthode française, qui paraît assez logique au moins dans la mesure où il s'agit de dépenses ordinaires. Le projet de budget du Consorzio commence, au contraire, par les recettes.

Le document utilisé au cours de cette étude du budget est le « Bilancio di Previsione per l'Esercizio finanziario 1925-1926 », qui indique également à chaque poste les dépenses effectives de l'exercice 1924-1925 (1).

Les dépenses comprennent :

A. — *Les dépenses effectives ;*

B. — *Mouvements de fonds ;*

C. — *Autres dépenses de trésorerie.*

A. — LES DÉPENSES EFFECTIVES SONT :

1° Dépenses ordinaires ;

2° Dépenses extraordinaires.

1. — *Dépenses ordinaires*

	Prévisions pour l'exercice 1925-26		Différence sur l'exercice 1924-25
1° Dépenses d'administration générale	3.204.000	+	402.250
Dont : Primes dues pour la prévoyance du personnel	520.000		
Capital dû pour la prévoyance	250.000		
2° Services publics et industriels..	15.837.200	—	2.302.700
Dont : Police sur quais et navires	2.305.000		
Services des appareils hydrauliques..	2.300.000		
Services des appareils électriques....	7.315.000		
3° Travaux ordinaires	657.000		
4° Personnel technique	133.000	+	8.500
TOTAL	lres 19.833.200	+	2.713.540

2. — *Dépenses extraordinaires*

(L. 12 fév. 1903 n° 50, art. 1^{er}, R.D. du 23 fév. 1913,
n° 278, art. 3, 4 et 5.)

	Prévisions pour l'exercice 1925-26		Différence sur l'exercice 1924-25
1° Dépenses d'administration générale	4.762.400	+	1.056.495
Intérêts passifs..	4.504.400		
2° Services publics et industriels..	93.000	—	285.000
A reporter....	lres 4.855.400		

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
<i>Report</i>	lires 4.855.400	
3° Travaux à la charge du fonds spécial créé par le décret 1997, du 15 sept. 1923; 1881, du 6 nov. 1924; 2101, du 28 déc. 1924 . . .	53.895.400	+ 7.649.400
Prolongement du Môle Galliera et construction de la digue de rescision du Bassin Victor- Emmanuel III	22.000.000	
Installation du Bassin Victor-Em- manuel III	10.000.000	
Installation ferro- viaire du port occi- dental	2.000.000	
Bassin de Caré- nage des Grazie	10.000.000	
Au Ponte dei Mille	2.900.000	
Electrification	1.670.000	
4° Travaux à la charge des fonds de l'Entreprise	60.000	
5° Personnel technique	332.000	
 TOTAL	lires 59.142.800	— 8.213.990

B. — MOUVEMENT DES FONDS

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
1° Restitution des sommes fournies par l'Etat pour les travaux extraordinaires	13.478.595	+ 1.208.595

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
<i>Report.....</i> livres	13.478.595	
2° Investissements temporaires de fonds (en bons du Trésor)...	12.000.000	+12.000.000
3° Investissements patrimoniaux..	519.000	+ 61.330
TOTAL..... .. livres	26.022.595	+13.171.765

C. — AUTRES DÉPENSES DE TRÉSORERIE

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
1° Anticipation de traitement au personnel	P. Mémoire	
2° Cautionnement, dépôts	14.686.000	— 3.000.000
3° Versement à la Caisse de Pré- voyance des retenues effec- tuées à cet effet sur les salai- res des ouvriers de la Branche charbon et marchandises va- riées	4.459.360	— 91.360
TOTAL livres	19.145.360	— 3.243.640

ENSEMBLE DES DEPENSES

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
Dépenses effectives ordinaires.....	19.833.200	
— — — extraordinaires	59.142.800	
Mouvement des Fonds (1).....	26.022.595	
Autres dépenses de Trésorerie....	19.145.360	
TOTAL livres	124.143.955	+20.855.565

(1) Voir ci-dessus.

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
TOTAL REPORTÉ....lres	124.143.955	
<i>A déduire :</i>		
Excédent du passif engagé pour les œuvres d'agrandissement, sys- tématisation et amélioration du port sur la contribution an- nuelle de l'Etat (à compenser avec l'article a ci-après).....	17.775.400	+ 8.385.600
RESTE.....lres	106.568.555	

A ajouter :

a) Contribution des organismes in- téressés devant venir en com- plément du financement gou- vernemental	4.061.935	+ 1.270.785
b) Fonds de réserve spécial pour travaux extraordinaires	1.678.595	+ 1.208.595
c) Fonds de réserve normal.....	3.927.160	+ 1.441.190
ENSEMBLE DES DÉPENSES. lres	116.236.245	+ 33.161.735

A. — Recettes effectives

Les recettes se divisent en :

Recettes effectives ;

Mouvements de Fonds ;

Autres recettes de Trésorerie.

A. — LES RECETTES EFFECTIVES SONT :

1° Recettes ordinaires ;

2° Recettes extraordinaires.

		Prévisions pour l'exercice 1925-26		Différence sur l'exercice 1924-25
1. — Recettes ordinaires				
1° Contribution		1.711.495	—	148.345
Dont :				
Ordinaire de				
l'Etat	1.490.000	+	200.000	
Des organis-				
mes intéressés.	221.295	—	265.345	
2° Taxes portuaires.....		13.564.000	+	918.310
Dont :				
Taxe spéciale				
sur marchandi-				
ses embarquées				
et débarquées.	10.350.000	+	600.000	
Taxe supplé-				
mentaire d'an-				
crage	762.000	+	66.000	
Taxe sur les				
passagers	1.614.000	+	588.000	
Taxe sur les				
wagons	837.000	—	39.000	
3° Droits de domaine maritime.....		2.943.000		
4° Revenus des services commerciaux.....		16.206.000	+	3.754.000
Dont :				
Appareils				
électriques ...	11.350.000	+	3.270.000	
Appareils				
hydrauliques..	2.450.000	+	590.000	
	1.590.000	+	90.000	
5° Intérêts. — Droits divers.....		1.774.000	—	103.000
TOTAL		lires 36.197.495	+	4.942.655

2. — *Recettes extraordinaires*

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
1° Contribution de l'Etat et des or- ganismes intéressés dans les dépenses extraordinaires	4.185.395	— 696.600
2° Droits de domaine maritime...	4.445.000	+ 4.445.000
Concession du nouveau bassin de Carénage des Gra- zie	3.320.000	
Autres conces- sions	1.125.000	
TOTAL	8.630.395	+ 3.748.400

B. — MOUVEMENTS DE FONDS

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
1° Sommes prêtée par l'Etat, pour les travaux d'agrandissement du port	40.262.995	+ 15.714.320
2° Réalisation de bons du Trésor..	12.000.000	+ 12.000.000
TOTAL	52.262.995	+ 27.714.320

C. — AUTRES RECETTES DE TRÉSORERIE

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
1° Cautionnements, dépôts	14.686.000	
Dont: Dépôt de tiers en garan- tie des droits par eux dus aux divers services industriels :		
12.000.000		
Droits perçus par anticipa- tion	2.500.000	

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
<i>Report</i>	lires 14.686.000	
2° Quote-part de Concours pour l'assurance du personnel	—	— 335.000
3° Pourcentage perçu sur les sa- laires, à verser à la Caisse de Prévoyance	4.459.360	+ 91.360
TOTAL	lires 19.145.360	— 3.243.640

ENSEMBLE DES RECETTES

	Prévisions pour l'exercice 1925-26	Différence sur l'exercice 1924-25
Entrées effectives ordinaires	36.197.495	+ 4.942.655
Entrées effectives extraordinaires..	8.630.395	+ 3.748.400
Mouvements de fonds	52.262.995	+ 27.714.320
Autres recettes de Trésorerie	19.145.360	— 3.243.640
TOTAL	lires 116.236.245	— 33.161.735

SECTION III

Observations et Conclusions

L'examen de ce budget analysé appelle quelques observations sur :

A. — *Financement des travaux ordinaires d'entretien*

Contributions ordinaires.

(Loi du 12 février 1903, N° 50, Art. 9)

- a) *De l'Etat.* — La contribution ordinaire de l'Etat, qui ne peut être inférieure à 1 million de livres, est calculée

d'après le mouvement d'ensemble (chargements et déchargements) des marchandises dans le port, à raison de 10.000 liras par 50.000 tonnes. La somme des marchandises embarquées et débarquées, en 1924, ayant atteint 7.455.094 tonnes, la contribution ordinaire de l'Etat est prévue dans le budget de l'exercice 1925-26 pour un montant de 1.190.000 liras (1).

b) *Des Provinces et Communes.* — Les Provinces et Communes contribuent à quelques services ordinaires. A la dépense totale de ces services atteignant 1.107.483,91 liras, elles participent chacune par moitié dans la proportion de 20 %.

Dans les ports français non autonomes, l'Etat assure complètement les dépenses d'entretien. (Contribution de l'Etat pour l'entretien du port de Marseille en 1926 : 2.400.000 francs.)

Dans les ports français autonomes, la seule contribution ordinaire que peut fournir l'Etat est celle afférente à l'entretien des voies d'accès.

B. — *Financement des travaux d'extension et d'amélioration*

Les dépenses prévues pour les grands travaux entrepris sont les suivantes :

Construction de la digue du Bassin V. E.

III	liras 153.000.000
Nouveau prolongement de 200 mètres du	
Môle Galliera	— 12.000.000
A reporter.....	liras 165.000.000

(1) D. royal 3 janv. 1926, n° 66, art. 1^{er} : La Contribution ordinaire de l'Etat sera portée à 4.500.000 liras à valoir du 1^{er} janvier 1925.

Sera accordée à l'Etat de prévision du Ministre des Finances la somme de 1.080.000 liras, à déduire de la Contribution pour l'exercice 1925-1926.

<i>Report</i>	lire	165.000.000
Réparations extraordinaires à ce môle....	—	2.600.000
Installation du Bassin V. E. III.....	—	49.000.000
Réseau ferré du Bassin V. E. III.....	—	9.000.000
Réseau ferré du Môle Vieux.....	—	4.500.000
Electrification du réseau ferré du port....	—	9.000.000
Gare maritime de Ponte dei Mille.....	—	13.900.000
Nouveau Bassin de carénage des Grâces..	—	30.000.000
Autres travaux supplémentaires.....	—	32.450.000
TOTAL	lires	315.450.000
Frais de surveillance	—	13.800.000
TOTAL GÉNÉRAL (1)....	lires	329.250.000

Ces dépenses se répartissent de la façon suivante :

Jusqu'à l'exercice 1923-24	lires	48.000.000
Exercice 1924-25	—	45.961.000
— 1925-26	—	53.895.400
— 1926-27	—	59.590.000
— 1927-28	—	41.513.600
— 1928-29	—	13.490.000

Ces dépenses sont couvertes :

1° *Par l'Emprunt.* — Le Consorzio a emprunté, pour l'exécution des grands travaux, la somme de 45.000.000 liras à la Caisse d'Epargne de Gênes et des Provinces Lombardes, au taux de 4 %.

Il a, en outre, pour faire face aux premiers frais, prélevé sur ses réserves la somme de 53.000.000 liras.

2° *Par les avances de l'Etat.* — Après ces opérations, les dépenses se réduisent à 262.450.000 liras (dont le détail a été

(1) Indiquons, sans vouloir instituer une comparaison qui n'aurait pas grand sens que les dépenses pour le Canal de Marseille au Rhône ont atteint 202.117.000 francs. Les dépenses, pour l'ensemble des travaux, à Marseille, s'élèvent, pour l'exercice 1927, à 16.940.000 francs.

donné ci-dessus) pour les grands travaux et de 13.800.000 liras pour les frais de surveillance.

Le décret-loi n° 1997 du 15 septembre 1923, relatif au financement de l'ensemble des grands ouvrages, et le décret royal n° 1881 du 6 novembre 1924, relatif au financement des travaux du nouveau bassin de carénage, venaient ouvrir au Consorzio un large crédit sur le Trésor.

Par le premier décret, l'Etat s'engageait à avancer 160 millions de liras sur la somme de 200 millions, montant présumé du coût total des travaux.

Par le deuxième, il s'engageait à avancer 40 millions de liras sur 62.450.000 prévus, savoir : pour le Bassin des Grâces, 30 millions; pour les travaux secondaires, 32.450.000 liras.

En outre, pour faire face aux frais extraordinaires de surveillance nécessités par les grands travaux, l'Etat avancera la somme de 13.800.000 liras (1).

Les conditions de ces financements sont les suivantes :

A. Versements de la part de l'Etat :

Les avances de l'Etat sont réparties sur six exercices (avances autorisées par le décret de 1923) et cinq exercices (avances autorisées par le décret de 1924), soit respectivement, pour les exercices en cours depuis 1923-24 et sur ceux en cours depuis 1924-25 jusqu'à l'exercice de 1928-29. Elles le sont de la façon ci-après :

Pour l'exercice 1923-24 :

Avances pour les travaux	liras	35.000.000
» pour les frais de surveillances. »		2.400.000
Total..... »		37.400.000

(1) Décret royal, 3 janv. 1926, n° 66, art. 3. Le montant des avances de l'Etat est augmenté de 9.120.000 liras payables en 4 versements de 2.280.000 liras à partir du 1^{er} juillet 1925.

Pour les cinq exercices suivants :

Avances pour les travaux	lires	33.000.000
» pour les frais de surveillance..	»	2.280.000

Total.....	»	35.280.000 (1)
------------	---	----------------

B. Amortissement :

(a) *Annuités* : Les sommes prêtées par l'Etat portent un intérêt de 4,50 %.

Les annuités d'intérêts doivent être combinées avec les annuités d'amortissement pour que la somme entière, capital et intérêts, se trouve remboursée en 1958-59.

Le montant des annuités avait d'abord été fixé à 7.500.000 liras ; bientôt après, à 10 millions de liras, règle qui a été appliquée pour l'exercice 1923-24.

L'ouverture nouvelle de crédits pour le bassin de carénage fait porter, à partir de l'exercice 1924-25, l'annuité d'amortissement à 11.800.000 liras.

Cette annuité sera due par le Consorzio jusqu'à l'exercice 1958-59, soit trente ans après le versement de la dernière avance de l'Etat.

(b) *Recouvrement par l'Etat de ces annuités. Taxes portuaires* : Le décret-loi n° 1997, du 15 septembre 1923, autorisait la perception de taxes portuaires, dont le rendement — du 1^{er} octobre 1923 au 30 juin 1924 — devait servir à faire rentrer l'Etat dans ses avances.

L'Etat, désormais, perçoit lui-même, par ses agents des administrations douanière et ferroviaire, les taxes de port établies par le décret de 1923 (le Consorzio continuant à percevoir la surtaxe d'ancrage). Il retient, sur le produit de ces taxes, l'annuité d'amortissement de 11.800.000 liras et restitue au Consorzio le surplus. Ainsi, dans le budget 1925-26, le produit des taxes est escompté pour 13.182.000

(1) La contribution de l'Etat aux travaux neufs du Port de Marseille est (budget 1926) de 674.000 francs.

lires, auquel il faut ajouter un intérêt de 296.595 lires, soit au total 13.478.595 lires. L'Etat retient sur ce total la somme de 11.800.000 lires. Il reste 1.678.595 lires. Cette dernière somme est versée au « fonds de réserve spécial pour l'exécution de nouveaux travaux ».

Si l'on analyse les 40.262.995 lires inscrits à l'ouverture de crédits dans le budget 1925-26, on se rend compte que :

La somme que l'Etat s'est engagé à fournir en 1925-26 est de.....	lires	35.280.000
à laquelle il faut ajouter les intérêts, à 4,50 % sur cette avance et sur celles des exercices précédents, soit	»	3.304.000

Ce qui donne un total de.....	»	<u>38.584.000</u>
-------------------------------	---	-------------------

De plus, l'Etat devra restituer l'excédent du rendement des taxes, intérêts compris, sur l'annuité d'amortissement :

Rendement présumé	lires	13.182.000
Intérêt 4,50 %	»	296.595

Total.....	»	<u>13.478.595</u>
------------	---	-------------------

Annuité d'amortissement	»	<u>11.800.000</u>
-------------------------------	---	-------------------

Reste à l'actif du Consorzio.....	»	1.678.595
qui, ajoutés au total précédent, donnent...	»	40.262.595

3° *Par les avances des organismes intéressés.*

En laissant maintenant de côté les avances de l'Etat pour services extraordinaires et en ne tenant compte que des avances pour travaux extraordinaires, l'on constate que les dépenses sont couvertes jusqu'à concurrence de : lires 200.000.000. Il reste encore à faire face à une dépense de : lires 62.450.000.

Cette dépense est couverte :

a) Jusqu'à concurrence de la somme de : lres 9.960.000 par la taxe acquittée par l'entreprise concessionnaire du bassin de Carénage des Grâces.

b) Jusqu'à concurrence de la somme de : lres 52.490.000 par les organismes intéressés. Ces organismes, Provinces et Communes, concourent aux dépenses extraordinaires dans la proportion de 20 % (par moitié entre elles).

Remarques

1° *Les dépenses à engager* ont été calculées largement en tenant compte, dans la mesure du possible, de la hausse des prix.

2° *Comme mesure de précaution* cependant, une certaine marge est prévue dans les crédits, marge qui n'a pas été notée pour ne pas encombrer de détails cet exposé :

La dépense prévue pour la construction du nouveau bassin de Carénage est de : lres 30.000.000. Or, le fonds mis à la disposition du Consorzio pour cet ouvrage est de : lres 40.000.000 Ce qui donne déjà une disponibilité de 10.000.000. D'autre part, aux frais de construction du bassin contribueront :

1. *Le fonds de réserves du Consorzio*, pour une somme de : lres 6.000.000;

2. *La taxe du concessionnaire*, pour une somme de : lres 9.960.000.

Ce qui porte la disponibilité à : lres 32.450.000, sous le titre « Autres travaux supplémentaires ».

3. *Le produit des taxes portuaires* est, à Marseille (1925), de 24.317.760 francs, soit :

Taxes sur les passagers	lres	3.913.649
— navires	—	10.107.449

Marchandises	—	10.296.462
Et à Gênes (même année), de.....	lires	12.348.000
Soit : Surtaxe d'ancreage	—	348.000
(Perçue par le Consorzio.)		
Taxes perçues par l'Etat	—	12.000.000

Comparaison avec le Régime financier des travaux extraordinaires des grands ports français :

La part de l'Etat dans les travaux extraordinaires des ports est, en France, de 50 % pour les grands ports, de 26 % pour les moyens, et de 13 % pour les petits (Loi du 7 avril 1902).

Mais les sommes mises effectivement à la disposition des Chambres de commerce par l'Etat ne cessent de diminuer depuis la guerre, alors que les frais augmentent.

	Etat	Ch. de Commerce	Total
1920.....	40.000.000	43.000.000	83.000.000
1921.....	30.000.000	69.000.000	99.000.000
1922.....	27.000.000	68.000.000	95.000.000
1923.....	26.000.000	63.000.000	89.000.000
1924.....	22.000.000	89.000.000	111.000.000

En 1925, la contribution de l'Etat est réduite à 20 millions; elle est portée à 30 en 1926.

Cependant, en 1919, on estimait à 3 milliards le coût total des travaux neufs à effectuer dans nos ports.

Devant l'insuffisance de ces crédits et l'urgence de certains travaux, les Chambres de Commerce furent amenées à fournir elles-mêmes des sommes considérables. Comme, dans les grands ports, la part de l'Etat aux travaux extraordinaires est de 50 %, elles avancèrent à l'Etat la différence entre les sommes effectivement versées et le montant de cette part.

Cette procédure n'était pas, à vrai dire, nouvelle; elle avait été pratiquée avant la loi du 30 janvier 1893 sur la

marine marchande. Sa résurrection après 1920 est une conséquence de l'état de nos finances et de notre trésorerie.

M. Gustine, secrétaire administratif de l'Union des Chambres de Commerce maritime, dans un rapport du 2 décembre 1924 (Huyard: « Vers l'autonomie des Ports de Commerce », p. 23) et M. de Raulin, dans un article sur la détresse des ports français (« Revue politique et parlementaire », 1926), voient dans cette procédure un très grand danger. « Ce système, écrit M. Gustine, se traduit pour l'Etat par une dépense supplémentaire pouvant atteindre 100 % de la dépense initiale. Au taux actuel des emprunts, l'Etat doit, en effet, payer, chaque année, pendant vingt ans, 1/10^e environ des sommes qui lui sont avancées ; si bien qu'en fin de compte, il doit rembourser le double de la somme qu'il a reçue. »

C'est qu'en effet, les avances des Chambres de Commerce à l'Etat, gratuites au début, cessèrent bientôt de l'être : l'Etat dut rembourser aux collectivités locales les frais engagés par elles pour emprunter les sommes qu'elles fournissaient à l'Etat.

Le budget de 1923 voit son chapitre 42 (devenu 47) grevé d'une somme de un million de francs à rembourser aux Chambres de Commerce. Ce chapitre passait, en 1924, à 3.430.000, en 1925 à 10 millions, en 1926 à 15.600.000. Dès 1933, il atteindra 72 millions, après 20 ans 200 millions.

Ayant emprunté 20 millions au Havre, l'Etat devra rembourser 38.927.565 millions; à Boulogne, pour 8 millions empruntés, 16.167.517 seront à rendre.

Chaque année, les 70 millions d'emprunts nouveaux exigent 9.800.000 en remboursement de la garantie d'intérêt.

Voici, à titre d'exemple, le montant des emprunts placés sur le marché par la Chambre de Commerce de Marseille pour le financement de ses travaux de construction.

18 août 1906	20.000.000	francs		
5 juillet 1907	692.000	—		
20 septembre 1908 ...	1.600.000	—		
27 juillet 1919	10.000.000	francs	taux	3,80 %
5 novembre 1920.....	50.000.000	—	—	8,50 %
20 avril 1924.....	30.000.000	—	—	8,50 %

Le régime en vigueur à Gênes est absolument opposé. Ici, l'emprunteur est le Consorzio, le prêteur est l'Etat.

Conclusion

Si donc on doit avoir recours à un emprunt, le budget ne pouvant supporter un accroissement de passif (et il en est bien ainsi en France aujourd'hui), lequel des deux systèmes serait préférable ? Vaut-il mieux constituer l'Etat créancier de la collectivité locale ou son débiteur ? En l'état actuel des choses en France et en Italie, cela revient à dire : Le Trésor a-t-il avantage à emprunter directement ou à emprunter par l'intermédiaire des collectivités locales ?

La situation fragile du Trésor, la nécessité où nous sommes de ne pas enfler davantage le volume de notre dette à court terme, la confiance inspirée par les vieilles traditions de nos Chambres de Commerce doivent faire, à notre avis, préférer le système français au système italien, tant qu'il ne pourra pas être fait face aux dépenses d'agrandissement des ports avec les recettes ordinaires du budget.

La Fonction économique du Port de Gênes

CHAPITRE IX

Le coût des transports maritimes en provenance ou à destination de Gênes et les frais locaux

CHAPITRE X

La fonction répartitrice du port de Gênes L'arrière pays génois

Conclusions générales

CHAPITRE IX

Coût des transports maritimes en provenance ou à destination de Gênes

SECTION I. — *Frais de port et de déchargement.*

SECTION II. — *Le coût des frets sur Gênes et Marseille.*

SECTION I

Frais de port et de déchargement⁽¹⁾A — *Frais de port*

Ce sont les frais engagés par le navire, de son entrée dans le port à sa sortie du port, abstraction faite des frais de chargement ou de déchargement.

Les principaux sont ceux de :

FRAIS PROPORTIONNELS AU TONNAGE DU NAVIRE :

1° *Pilotage* :

Les premiers 1.000 tonneaux.....	lires	200
Les suivants 1.000 —	—	125
Les autres 1.000 —	—	75

Maximum : 400 liras pour l'entrée.

Sortie : 50 %.

2° *Amarrage et démarrage* :

70 liras par mouvement.

80 — si le vapeur dépasse 3.000 tonneaux.

3° *Remorquage* : 500 liras par remorqueur.4° *Droit d'usage des grues*.5° *Frais d'expédition* (détaillés plus loin).

Prenons comme exemple les frais de port du steamer Z.

L'énoncé complet de ces frais du steamer Z est emprunté au manifeste du vapeur anglais C... venant de Santos et parti pour Marseille en continuation de voyage.

(1) Renseignements relatifs au mois de septembre 1926 : Les calculs de hange donnés se rapportent au cours de 100 liras pour 120 francs.

Depuis, ce cours a augmenté. De même les tarifs marseillais ont été élevés : a majoration de 320 % que l'on trouvera inscrite dans les calculs des rais de port à Marseille doit être portée à 370 %.

Cependant, pour donner à cette étude de coûts un caractère assez général, nous n'avons emprunté au manifeste du vapeur C... que la liste des titres de dépense.

Un certain nombre des frais de port dépendent exclusivement de la capacité du navire. D'autre dépendent du poids et de la nature du chargement.

On a donc adopté le chargement moyen des navires touchant Gênes qui est : Pour les navires entrés, 4.000 tonnes, et les navires sortis, 333 tonnes.

Le steamer Z. sera donc entré avec un chargement — entièrement débarqué — de 4.000 tonnes et ressorti avec un chargement de 333.

Pour permettre la comparaison ultérieure avec Marseille qui n'exporte pas de charbon dans son arrière-pays, on suppose que le navire est chargé de blé.

FRAIS DE PORT DU STEAMER Z.

	FRAIS à Gênes lires	FRAIS à Marseille francs
<i>Pilotage</i> (entrée et sortie).....	600 50	1.943 50
<i>Amarrage et démarrage</i> (entrée et sortie)	220 »	125 50
<i>Remorquage</i> (2 remorqueurs) ...	2.021 »	1.781 »
Eau	559 70	
Sciure de bois	1.682 »	3.000 »
Petits frais	306 »	
Blanchissage	549 »	
Expert ouverture panneaux	75 »	175 »
Expédition du navire	20.919 »	17.137 75
Droits d'agence (à : Livres 10,10; frs. 160; liras 140)	1.414 »	1.515 »
TOTAL.....	28.346 20	27.678 25

Ainsi, les frais de port à Marseille sont un peu moins lourds qu'à Gênes, même à parité de change. Cependant plusieurs, pris séparément, sont bien supérieurs dans le port provençal que dans le port ligure, par exemple le pilotage; mais la masse des frais d'expédition suffit à faire pencher la balance à l'avantage du premier port.

Frais d'expédition

Compte des frais d'expédition du vapeur Z.

(Les sommes fixes sont marquées d'un « F. »)

	à Gênes liras	à Marseille francs
Avis d'arrivée	5 10	5 » F.
Interprète à l'office de santé..	30 »	5 » F.
Timbre à la déclaration doua- nière d'arriv. et de dép..	9 »	7 20 F.
Relation p. le Tribunal Royal.	250 »	100 » F.
Taxe d'ancrage	12.599 »	6.850 50
Surtaxe d'ancrage	453 30	
Droits de quai	néant	7.000 »
Droit de patente de santé....	25 »	
Droit sanitaire	125 99	679 95
Timbre de la patente	6 »	6 » F.
Dépenses accessoires d'arrivée	25 »	28 21 F.
Expédition d'arrivée	200 »	200 »
Vacation douanière pour clô- ture	18 »	/ F.
Documents et certificats pour marchandises en transit..	42 »	néant
Acte de fideïssion près douane	32 50	— F.
<i>A reporter....</i>	13.820 89	14.878 65 F.

	à Gênes lires	à Marseille francs	
<i>Report</i>	13.820 89	14.881 86	F.
Octroi	39 75	30 »	F.
Droits de consulat (5 consulats)	2.020 20	2.020 20	F.
Divers	129 59	129 59	F.
Expédition de départ	65 »	60 »	F.
Timbres	16 10	16 10	F.
TOTAL	16.091 53	17.137 75	F.

L'ensemble doit être augmenté à Gênes de 30 %, soit :

Frais d'expédition à Gênes

Lires 20.919 ou (franc à 120) Francs 25.102.

Les frais d'expédition sont donc à Gênes, à parité de change, supérieur d'environ 20 % aux frais analogues engagés à Marseille.

Etudions séparément les principaux frais d'expédition.

1. — *Taxe et surtaxe d'ancrage.* — En tenant compte de la majoration de 30 % sur le total, taxe et surtaxe atteignent 16.967,90. Si, en outre, on observe que pendant l'année 1926, le change moyen a été de 120 francs pour 100 lires, on obtiendra, en francs, en majorant de 20 %, frs 20.390,58.

Le tarif génois qui était, en 1924, de : lires 1,45 par tonneau, a été porté à : lires 3 pour la taxe d'ancrage. La surtaxe est de : lires 0,10 par tonneau.

L'énorme entreprise du port occidental pèse, on le voit, lourdement sur les navires touchant Gênes.
calcul :

2. — *Droit de constitution sanitaire.* — Il est de 1/10^e du droit d'ancrage.

3. — *Expéditions d'arrivée et de départ.* — Ce sont les courtages payés aux expéditionnaires. Voici les éléments de calcul :

Arrivée : 1° *Charbon, minerais, blé*, : lres 0,05 par tonneau net, minimum : lres 100.

Vapeurs dépassant 4.000 tonnes R. N. : lres 0,0215, par tonneau excédent.

2° *Marchandises variées*, jusqu'à 300 tonnes de débarquement : lres 60.

Marchandises variées, de 300 à 1.000 tonnes de débarquement : lres 100.

Marchandises variées, de 1.001 à 3.000 tonnes de débarquement : lres 150.

Au delà de 3.000 tonnes : 21 cent. 2 par tonne.

Départ : Vapeurs vides, pour l'étranger : lres 50.

— *chargés* : lres 50, plus 5 lres par tonne de marchandise chargée.

Le tout augmenté de 30 %.

C. — *Récapitulation des frais de port du vapeur Z.*

	Gènes lres		Marseille francs
Frais d'expédition	20.919	»	17.137 »
Autres frais de port	7.427	»	10.541 »
TOTAL.....	28.346	»	27.678 »

Francs (100 lres = 120 frs) : 34.015

Soit par tonneau (le navire ayant un chargement moyen) :

Gènes lres 6 25 frs 7 50 (au taux de 120)

Marseille — 6 10

Et par tonne de marchandise au chargement moyen d'entrée :

	Gènes		Marseille
Lires	7 08	Francs ...	6 91

**B. — Frais normaux afférents aux opérations
de débarquement et de chargement**

a) **DÉSARRIMAGE** (Tiraggio). — Il convient de mettre à part cette opération qui, tantôt, est à la charge de l'armateur et comprise dans le prix du fret (navires de ligne) ; tantôt, à celle du destinataire et s'ajoute au total des dépenses (tramps).

On ne peut guère établir de comparaison en ce qui concerne le coût de débarquement des liners, chargés de marchandises variées.

Les prix de désarrimage dépendent à la fois de la nature de la marchandise et de la provenance du navire (cabotage, grandes lignes — en deçà ou au delà des détroits).

Voici quelques exemples :

Céréales (grandes lignes et cabotage)

	Débarquement	Embarquement
<i>Blé en vrac</i>	3 40	2 80
<i>Avoine et seigle</i>	3 75	3 10

Ce tarif sera diminué de 10 % pour le travail accompli par bennes automatiques appliquées à des grues hydrauliques et de 40 % pour celui accompli par appareils pneumatiques.

	Débarquement	Embarquement
<i>Coton</i>	2 90	3 25
<i>Bétail</i> (gros) par tête.....	2 50	2 50
— (petit) —	0 70	0 70
<i>Viande congelée</i>	7 »	7 »
<i>Automobiles, pièces</i>	60 »	60 »
<i>Châssis</i>	35 »	35 »
<i>Phosphates</i>	3 40	3 50
<i>Fonte</i>	3 20	3 40

TARIF GÉNÉRAL DES MARCHANDISES DIVERSES

	Débarquement	Embarquement
<i>Marchandises de grande</i>		
<i>ligne</i>	3 80	4 40
<i>Marchandises de cabotage</i>		
<i>méditerranéen</i>	4 50	5 »
<i>Charbon ordinaire</i> : déchargé, la tonne.....	lires	4 75
<i>Coke</i> : —	—	8 30

Le tout en vertu des règlements 2.229 du 19 mars 1926 (marchandises variées) et 4.044 du 16 mai 1925 (charbon).

Il faut ajouter à ces prix les deux indemnités de 12 % et de 15 % concernant la vie chère et la prévoyance.

A titre d'indication, l'on peut dire qu'à Marseille le désarimage et la prise en cale d'une tonne de blé, soit en vrac, soit en sac, coûte 0,62 + 320 %, soit 2 fr. 52.

b) FRAIS DE DÉCHARGEMENT PROPREMENT DITS

1. — *Blé et céréales*1° *Débarquement aux silos* :

Forfait de débarquement du bord (sous palan)		
au wagon des expéditionnaires.....	lires	17 50
Magasinage : gratis les cinq premiers jours.		
Du 6 ^{me} au 45 ^{me} , par jour.....	—	0 12
Après le 46 ^{me}	—	0 36
(20 % en plus pour l'avoine).		
Rechargement : du 6 ^{me} au 46 ^{me} jour.....	—	0 60
Après le 46 ^{me}	—	0 20
(20 % en plus pour l'avoine).		
Assurance sur la valeur de la marchandise (%)	—	0 25

2° *Débarquement à quai* :

Forfait de débarquement de sous palan à wa-		
gon	lires	17 50
Magasinage sous hangars :		
Du 1 ^{er} au 60 ^{me} jour.....	—	0 20

Après le 60 ^m	—	0 40
Rechargement : Pesage au rechargement.....	—	2 »
Reconditionnement des sacs	—	1 »
Rechargement	—	7 50
Assurance sur la valeur de la marchandise (%)	—	0 70

(Au prix de magasinage et de rechargement, ajouter pour l'avoine 20 %).

3° Débarquement par chiattes livres 24 50

Magasinage et rechargement comme ci-dessus.

4° Débarquement de blé en sac (à quai) :

Forfait livres 21 28

NOTA. — Les chiffres précédents fournis — sauf le dernier — par la maison Odino, ont été calculés d'après le tarif à forfait pour les entreprises de débarquement (Règlement du 9 février 1924 modifié).

Le forfait global (art. 9 du Règlement) dont sont extraits les chiffres donnés n'est appliqué que rarement. Les entreprises y répugnent étant donnée la fréquence des « extra ». Il peut cependant être considéré comme une moyenne approximative du coût des opérations de débarquement à Gênes.

Si l'on veut utiliser la brochure des: Règlement et tarifs à forfait pour les entreprises de débarquement, retrancher de ses données 10 % puis ajouter 7,50 % (octobre 1926).

Comparaison avec les frais de débarquement à Marseille

Voici maintenant les frais de débarquement du blé à Marseille, tels qu'ils ont été fournis par la « Compagnie des docks et entrepôts » (octobre 1926).

5.000 tonnes de blé en sacs à débarquer dans les docks et à expédier par chemin de fer après pesage par la Compagnie.

Il sera perçu :

Désarrimage et prise en cale	$0,62 \times 5.000 =$	3.100	13.020
Majoration 320 % sur 0,62	$= 1,984 \times 5.000 =$	9.920	
Débarquement 2 × 5 000		10.000	
Majoration 320 % sur 2,00	$= 6,80 \times 5.000 \dots$	34.000	44.000
Reconnaissance et pesage 1,60	$\times 5.000 \dots \dots$	8.025	
Majoration 320 % sur 1,605	$= 5.136 \times 5.000 =$	25.680	33.705
Chargement en wagons et conduite en gare de Marseille-Joliette :			
2,00 — 320 %	$= 8,40 \times 5.000 \dots \dots$	42.000	
Impôt sur l'Etat :			
11,50 % sur 8,40	$= 0,966 \times 5.000 \dots$	4.830	46.830

5.000 tonnes de blé en vrac à débarquer dans les docks et à expédier par chemin de fer après mise en sacs et égalisation mécanique.

Il sera perçu :

Désarrimage et prise en cale	$0,62 \times 5.000 =$	3.100	13.020
Majoration 320 % sur 0,62	$= 1,984 \times 5.000 =$	9.920	
Débarquement en grenier ensachage et égalisation mécanique — 2,10	$\times 5.000 \dots \dots =$	10.500	
Majoration 320 % sur 2,10	$= 6,72 \times 5.000 =$	33.600	44.100
Chargement en wagons et conduite en gare de Marseille-Joliette :			
2,00 — 320 %	$= 8,40 \times 5.000 \dots =$	42.000	
Impôt pour l'Etat :			
11,50 % sur 8,40	$= 0,966 \times 5.000 =$	4.830	46.830

Si nous omettons le désarrimage (correspondant au *tiraggio* italien), il reste que le coût de débarquement de une tonne de blé en vrac est :

A Marseille.. frs	18 18	A Gênes....	lires	17 50
-------------------	-------	-------------	-------	-------

(Silos ou quai)

au cours moyen de 120 frs pour 100 lire.

A Marseille, lire : 15,15; à Gênes, liras : 17,50, soit environ 13,50 % plus chère à Gênes, si l'on tient compte du change.

Les mouvements de change sont, à l'heure actuelle, si brusques, que cet avantage peut être complètement détruit en une séance de Bourse. Jusqu'à ce que la stabilisation soit acquise, les navires ne pourront compter sur cet avantage et devront considérer Marseille comme plus chère que Gênes. La supériorité absolue de Gênes lui vient de ses appareils pneumatiques, particulièrement des silos (1).

Le coût de débarquement d'une tonne de blé en sac est :

A Marseille.. frs	24 90	A Gênes....	lires	21 28
-------------------	-------	-------------	-------	-------

et, au change 120 :

A Marseille.. frs	20 75	A Gênes....	lires	21 28
-------------------	-------	-------------	-------	-------

soit 2,50 % à l'avantage de Marseille.

L'avantage de Marseille est surtout un avantage de change.

La monnaie étant au pair, Gênes serait moins chère de 3,8 % pour le blé en vrac (grâce aux silos) ;

Et de : 10,50 % pour le blé en sac (grâce au bon marché de la main-d'œuvre).

Si l'on suppose, maintenant, que la marchandise débarquée, au lieu d'être immédiatement chargée sur wagon doit séjourner en magasins, soit 40 jours, voici quels seraient les frais engagés à Marseille et à Gênes.

A Marseille, 1 tonne de blé en vrac à débarquer dans les docks et à expédier par chemin de fer après un séjour de 40 jours en magasin, donne lieu aux frais ci-après :

(1) Rappelons que Marseille ne va pas tarder à en posséder aussi.

1) Débarquement en grenier. Livraison avec ensachage et égalisage mécaniques (2,10		
2) Chargement sur wagons et conduite en gare égalisage mécaniques (2.10+320 %).....	Frs	6.720
de Marseille-Joliette (2+320 %).....	—	8.400
3) Impôt pour l'Etat, 11,50 sur 8,40.....	—	966
4) Camionnage du quai de débarquement au magasin	—	8.000
5) Mise en magasin, moins la reconnaissance (1,60+320 %)	—	6.741
6) Magasinage, 3 quinzaines, à 0,20 par quinzaine (+170 %).....	—	1.620
7) Sortie de magasin et pesage (1,605+320 %):	—	6.741
TOTAL.....		Frs 39.188

Lires (100 lires = 120 frs).... 32.657

Les frais à Gênes : 1 tonne de blé en vrac à débarquer et devant séjourner 40 jours en magasin, sont les suivants :

	aux Silos	à quai
	—	—
	lires	
1 et 2) Forfait de l'entreprise.....	17 50	17 50
3) Impôt	néant	
4) Camionnage	néant	6 »
5 et 6) Magasinage (0,12 + 35) (0,20+40)	4 20	8 »
7) Rechargement (0,60+35)	0 60	10 50
Assurance (0,25 et 0,70 % sur valeurs à 2.000 lires la tonne)...	0 50	1 40
TOTAL.....	22 80	43 40

Ainsi, s'il est vrai que le débarquement après magasinage aux docks soit plus cher à Gênes qu'à Marseille et cela, compte tenu ou non du change, il est exact aussi que le prix de débarquement après magasinage aux silos génois est bien

inférieur à tout ce que peut obtenir Marseille. Et la différence provient surtout du coût de rechargement, presque nul à Gênes. Ce qui met en relief encore une fois l'excellence de cet outillage remarquablement économique des silos.

2. — *Charbon. — Marchandises diverses*

Les frais de débarquement du charbon sont, au moyen des élévateurs et transporteurs électriques :

De navire à wagon (par tonne) .. lires 13 16

Si l'on emploie les chiattes :

De navire à wagon (par tonne) .. lires 19 96

Coton, jute et laine (d'après le forfait global évidemment très théorique).

Par balle cubique américaine..... lires 6 77

Coton d'Inde, Egypte, etc., jute.... — 27 09 par tonne

Bois

Bois d'Amérique du Nord, en plan-

ches lires 14 51 par tonne

Automobiles (embarquement)

Jusqu'à 1.500 kgs. (pièce) lires 75 »

C. — *Frais extraordinaires afférents aux diverses opérations*

Ce serait une étrange illusion, dans une étude sur un port quelconque et, particulièrement, dans une étude sur Gênes, que de prétendre donner, à propos des frais de débarquement, autre chose qu'une moyenne.

Le régime des « extra » quoique bien atténué depuis 1920, subsiste cependant sur une assez vaste échelle.

On entend par « extra » les salaires ou taxes supplémentaires à payer aux coopératives ouvrières ou au Consorzio pour certains travaux effectués en dehors des « Normes ». On ne peut songer à entrer dans le détail des extra, voici

cependant quelques exemples des principaux d'entre eux.

1° FRAIS DE PORT

Remorqueurs. — La somme de 500 liras, prix normal du remorquage, est augmentée de 20 liras par heure pour le travail effectué avant 8 ou après 16 heures, pour celui effectué pendant les jours de fête.

Amarrage. — Ordinairement 70 liras par mouvement, mais, pour un vapeur dépassant 3.000 tonnes, 80 liras.

2° DÉPENSES D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT

En moyenne, pour le *désarrimage*, les jours de fête et la nuit : liras 4,50 l'heure par homme ;

ou : liras 35 pour la nuit entière ou un jour férié, en sus du principal ;

à augmenter de 15 %^{es} plus 12 %.

Pour le pesage. — Travail extra : liras 4,50.

Travail de fête : Compensation minima de : liras 20.

Travail nocturne : Supplément de : liras 20 à 35.

Pour le travail des chiattes :

Jour fériés : liras 40 (au lieu de 30).

Travail extraordinaire : liras 5 par heure.

Pour le portage — Là surtout les extra sont nombreux et divers.

a) *Marchandises variées*

(Règlement du 7 février 1924, N° 1.036, chap. IV)

Navire de pointe : Les tarifs sont établis pour navires amarrés de flanc. Pour les navires amarrés de pointe, ajouter 30 %.

Etages supérieurs et souterrains : Quand la marchandise d'abord portée à quai pour pesage devra être reprise et portée par grue à un étage supérieur : supplément 50 %.

Pour le rechargement ou l'embarquement de la marchandise prise à un étage supérieur ou souterrain : supplément 15 %.

Tour de l'écouille ou écouille dépassant l'avancement :
Respectivement supplément de 35 % et 25 %.

Distances. — La distance maxima est de 200 mètres. Dans ces limites un certain nombre d'extra sont dûs.

Pour marchandises en balles ou colis inférieurs à 110 kgs :
Au delà de 50 mètres est dû un supplément de : lire 0,54 par tonne et par 10 mètres, jusqu'à 100. Puis, en plus : lire 0,72 par 10 mètres.

Pour balles et ballots supérieurs à 110 kgs, au delà de 100 mètres, est dû un supplément de : lire 0,72 par tonne pour chaque 15 mètres.

Pour les céréales en sacs, supplément de : lires 2,30 par tonne, pour les distances excédant 50 mètres, jusqu'à 100 mètres. Ensuite, majoration de : lire 0,80 par 50 mètres.

Interruption de travail pour pesage, mesurage, etc...

Le travail exécuté par grue interrompu à l'embarquement ou débarquement d'une chiatte doit un supplément de : lire 0,80 par tonne ; à l'embarquement ou débarquement d'un navire : 0,09 par tonne.

NOTA. — Les suppléments exprimés non en pourcentage mais en monnaie, doivent être majorés de 12 % + 15 %.

b) Charbon

(Règlement du 16 mai 1925, N° 4.044, art. 15-21, etc...)

Désarrimage. — Il y a lieu à extra dans les cas suivants :

Si les caisses de lest sont munies d'une ouverture inférieures à deux mètres sur un seul côté (25 %).

Si le charbon est dans les corridors (15 %).

Si dans les soutes sont entreposés du charbon et de la houille à débarquer séparément (lires 700).

Si le coke est sous couvert (25 %).

S'il manque un treuil (10 à 25 %).

Si le charbon est chaud (10 à 50 %).

Portage. — Il y a lieu à extra :

Si la distance est supérieure à 40 mètres du dépôt, tarif augmenté de 3 % par mètre excédant les 40.

Si la hauteur du navire dépasse 6 m. 50 du pont au niveau de l'eau (25 %).

Si la hauteur du dépôt dépasse 4 m. (20 %).

S'il faut faire le tour de l'écouille (25 %).

Etc..., etc...

Enfin pour le portage comme pour chaque travail, il faut tenir compte de ce que :

1° Le prix du travail de nuit ou pendant les jours fériés coûte 50 % de plus que le travail de jour ou en semaine.

2° Les ouvriers, quand ils en sont requis, ne peuvent refuser d'anticiper d'une heure ou de retarder de deux heures l'horaire normal. Le tarif sera alors porté au double.

3° Si le travail nocturne est accompli par les mêmes équipes que le travail de jour : supplément de 75 %.

Ces normes sont données pour le travail du charbon par le règlement du 16 mai 1925, N° 4.044; des normes analogues sont données pour les céréales et les marchandises diverses.

Autres suppléments. — Oisiveté forcée, primes d'accélération (Règlement du 7 février 1924, N° 1.036, art. 14). Les ouvriers dont le salaire (établi à la tâche) n'aura pas atteint la rémunération d'une journée ou d'une demi-journée pourront opter pour le salaire de la journée ou de la demi-journée.

En cas d'interruption forcée de travail excédant 1 heure 30, il en sera de même. Si, malgré l'interruption, les ouvriers atteignent la production ordinaire, ils auront droit pour les heures d'interruption à un supplément de 10 %.

Complément de journée ou de demi-journée

Lorsque le déchargement d'un navire ne peut donner lieu à travail d'une journée ou d'une demi-journée, la journée

ou la demi-journée sera due outre le forfait. Il n'en est cependant pas ainsi s'il s'agit du premier ou du dernier jour de débarquement du navire, auquel cas le forfait seul est dû.

En somme, si l'on considère la multiplicité des cas donnant lieu à supplément de tarifs, et bien que le nombre de ces cas ait fortement diminué depuis 1922, on se rend compte qu'il est assez malaisé à un navire de débarquer sans déboursier d'extra.

Un navire qui veut débarquer le plus vite possible un chargement de charbon, par exemple, et qui doit employer à cette opération un jour et demi, moyenne assez fréquente, dépensera :

Si l'on convient de désigner par n . le coût ordinaire de débarquement en une heure.

Pendant deux journées de 8 heures diurnes

(de 8 à 17	16 n .	8 75
------------------	----------	------

Pendant une journée nocturne (de 20 h. à 5 h.)	8 n .	+ ———
		100

Et pendant 6 heures extra-horaires (de 17 à		6 75
20, de 5 à 8).....	6 n .	+ ———
		100

10 50

TOTAL : $300 n. + \frac{\quad}{100} n. = 40,50 n.$

Soit, pour une heure : $1,35 n.$ ou 35 % de plus que les tarifs normaux diurnes.

L'application du tarif de nuit est, dans une certaine mesure, prévisible, et pourrait être compris dans le forfait des entreprises de débarquement ; mais cette prévision n'est que relative et l'on a vu que les extra sont, par ailleurs très nombreux. En sorte que les entreprises de débarquement

se refusent obstinément à appliquer le forfait global prévu par le Règlement du 9 février 1924.

Un expéditionnaire génois nous affirmait qu'il faut compter pour les extra de 15 % à 30 % du chiffre normal des dépenses, selon que l'armateur désire un déchargement ou un chargement plus ou moins rapide et que l'opération s'effectue en semaine ou la veille d'un jour férié par exemple.

D. — *Frais engagés à Gênes par quatre navires et remarques*

Il ne suffit pas de raisonner sur des navires abstraits. Il est impossible de faire, il est vrai, des comparaisons en dehors de l'abstraction; mais pour se rendre complètement compte de tous les frais incombant à un navire touchant Gênes, il faut user d'exemples concrets et réels.

Ceux que nous reproduisons nous ont été très obligeamment fournis par la grande entreprise Odino.

FRAIS ENGAGÉS A GÈNES PAR QUATRE NAVIRES

	I	II	III	IV
Sémaphore	6	6	6	6
Interprète à l'office de santé	35	60	25	25
Manifeste d'entrée et timbre	431 95	421 75	329	341 50
Honoraires au Capitaine du port et officiers de santé.		42		
Droits consulaires.....	599 20	428	582	122
Bulletin de santé.....	25 20	121 85	83 60	105 50
Surtaxe (tonnage).....	327 90	320 50	195 60	266
Droit de tonnage		9.591	5.842	
Protêts		245 50		
Surveillance pendant le déchargement.....	250 50	280		
Pilotage.....	825 50	1.181	637 05	747 95
Hommes pour l'amarrage ..	330	560	260	290
Remorquage	1.761	2.041		1.741
Report.....	4.592 05	15.298 60	7.960 25	3.644 95

	I	II	III	IV
A reporter.....	4.592 05	15.298 60	7.960 25	3.644 95
Garde		125 50	350 50	
Veilleurs de nuit	330 50	450 50	826 50	945
Fournitures	25.681 35	41.719 05	4.720	
Eau.....			378 50	
Médecin	471 75	875	427	366.60
Taxe d'éclairage électrique..	16 75	9 25		
Charbon de soute		121 80		
Taxe municipale sur la viande fraîche.....				
Avances aux marins.....				
Traitement du capitaine	3.000	13.807 20	3.200	4.500
Blanchissage		320		217
Réparations.....	565 30	3.046		
Postes	96 20	114 75	214 60	285 50
<i>Menus frais :</i>				
Déchargement	12.669 20	50.881 65		475 55
Réparation de sacs				
Usage des grues (½ coût)....	563 20			
Avertissement pour répudier la responsabilité de l'équipage	243 60			
Prime de déchargement accéléré.....	100			
Peseurs	667 25	1.940 50	64.60	
Personnel de contrôle.....	1.331 50	269		
Usage d'une pompe (½ coût) ..	1.144			
Usage de tubes	290 50			
Droits d'agence (L 12,12 à 149,75)	1.887 85	2 828 40	1.586 50	2.052 95
Fumigation : 2.500 Eau 180 tonnes a 4,50		3.656 40		
Petites sœurs des pauvres (L 3,12 à 149,65)		538		
Mission du port			60	60
Appareils de déchargement ..			278 80	
Equipe à bord			483 55	
Equipe à terre			387	
Extra : Hors horaire			36 85	
Pour finir (équipe à bord).			67 30	
(équipe à terre).			46 10	
Totaux.....	53.654 20	132.955 75	24.134 05	12.547 65

Dans ce tableau, sont seulement indiqués les frais incombant à l'armateur, soit en l'espèce : Pour les navires I et II, chargés de céréales, les frais de port, de désarrimage et de prise en cale; pour les navires III et IV, chargés de charbon, les seuls frais de port.

Les indications de frais engagés, fournies dans les colonnes I, II, III et IV concernent respectivement des navires caractérisés par les données suivantes :

Premier navire. — Tonnage brut au registre : 5.249 tonneaux. Tonnage net au registre : 3.269 tonneaux. Arrivé à Gênes de Montréal, via Catane et Naples. Ayant déchargé à Gênes une partie de blé de son fret, soit : 2.667.357 kgs de blé par manœuvres. Parti pour Oran et les Etats-Unis le 21 juillet 1926.

Le coût de déchargement proprement dit se décompose ainsi :

Déchargement	lires	12.669 20
Prime d'accélération	—	100 »
Peseurs 2.667 tonnes à Cmes 0,25	—	666 75
Surveillance de déchargement, 2.667 tonnes à Cmes 0,50	—	1.333 50
Usage des grues	—	563 20
TOTAL.....		lires 15.332 65

Coût moyen par tonne débarquée : lires 5,76, c'est-à-dire à peu près la moyenne précédemment indiquée.

Deuxième navire. — Tonnage brut au registre : 5.275 tonneaux. Tonnage net au registre 3.195 tonneaux. Arrivé à Gênes, ayant déchargé sous les élévateurs 7.758.429 kgs de céréales. Reparti pour l'Amérique.

Détail des céréales débarquées

Avoine	kgs	979.822	en	229	sacs
Maïs rouge	—	1.261.115	en	3.119	—
—	—	78.749	en	1.269	—
Maïs jaune	—	5.341.443	en	929	—
Son	—	97.300	en	2.843	—

Le coût de débarquement proprement dit se décompose ainsi :

Déchargement de l'avoine et du maïs....	lires	50.301 50
— du son	—	580 30
Peseurs 7.758, à litres 0,25	—	1.939 50
Surveillance 97 tonnes, à litres 0,50 et tal-lying	—	269 »

TOTAL..... litres 53.091 30

Ou, par tonne de céréales débarquées : litres 6,81. Ce qui, étant donné la cherté supérieure du débarquement de l'avoine n'est pas considérable. Il n'y a pas eu d'extra.

Si l'on considère l'ensemble des frais engagés, déduction faite toutefois des fournitures de navire, on se rend compte que la dépense moyenne par tonne débarquée a été de : litres 11,76.

Troisième navire. — Tonnage brut au registre : 3.049 tonneaux. Tonnage net au registre : 1.946 tonneaux.

Arrivé à Gênes, de Troon. Chargement débarqué 4.041 tonnes de charbon. Parti pour Huelva, le 25 mai 1926.

Les frais de débarquement proprement dits ne sont pas indiqués, non plus qu'au suivant : Pour les navires de charbon, en effet, ces frais sont entièrement à la charge du destinataire, qui traite directement avec les coopératives ouvrières.

Quatrième navire. — Tonnage brut au registre : 4.042 tonneaux. Tonnage net au registre : 2.650 tonneaux.

Chargement de 6.000 tonnes de charbon.

SECTION II

Le coût des frets sur Gênes et Marseille

Que l'on veuille bien se reporter aux tableaux donnés p. 215 et 216 des taux de frets sur Gênes et Marseille. Il s'agit seulement des frets-aller qui sont, au moins dans les ports méditerranéens, les plus caractéristiques :

En effet, les taux du *fret-aller* subissent l'influence de l'abondance plus ou moins considérable du *fret-retour*. Lorsque le fret-aller (comme il arrive à Gênes) est beaucoup plus abondant que le fret-retour, il se trouve impressionné par celui-ci, mais il garde une position dominante de fret primaire ⁽¹⁾. Le navire sera affrété en vue du transport du fret primaire ; le fret de retour secondaire sera recherché par les Compagnies de navigation jusqu'à concurrence du tonnage occupé par le fret primaire.

L'offre de navires se maintiendra constamment très supérieure à la demande : Tant que la demande de navires (l'offre de fret de retour) reste inférieure à l'offre (de tonnage), le prix du fret de retour sera réglé par les propriétaires de ce fret et limité seulement au plus bas par le coût de revient des dépenses afférentes au transport et la concurrence entre propriétaires de fret, concurrence qui, dans certains cas, pourra s'étendre aux marchands de plusieurs ports relativement voisins.

Le taux du fret secondaire, c'est-à-dire du fret le moins important en volume — en l'espèce du fret de retour — n'est ainsi régi que très imparfaitement par la loi de l'offre

(1) Cf. Epicarmo Corbino. *Economia dei Trasporti marittimi*.

et de la demande. Il manque d'élasticité. Cependant la possibilité de trouver un fret de retour, c'est-à-dire un appoint plus ou moins important aux dépenses du voyage dans leur ensemble interviendra dans le calcul du fret-aller, celui-ci étant plus ou moins cher selon que le port de destination du navire possède un fret de retour plus ou moins abondant ⁽¹⁾.

Taux des frets concernant les 3 grandes lignes charbonnières sur Gênes et Marseille depuis 1910 ⁽²⁾

I. — CHARBON

	Cardiff		Swansea		Tyne, Blythe ou Dunston	
	Gênes	Marseille (a)	Gênes	(b) Marseille	Marseille	Gênes
1910	6/8	7/7 ⁷ / ₈	7/1 ¹ / ₄	8/3 ³ / ₈	6/3 ¹ / ₄	6/9 ¹ / ₂
1911	8/1	9/53	8/4 ¹ / ₂	9/79	7/6	7/10
1912	11/7	13/0	11/7 ¹ / ₂	14/3 ¹ / ₄	11/3 ³ / ₄	11/6 ¹ / ₂
1913	9/1	10/3 ³ / ₄	9/7 ¹ / ₂	11/60	8/9	10/1 ¹ / ₄
1914	8/8 ¹ / ₂	10/44	9/1 ¹ / ₂	11/0	9/6	8/1 ¹ / ₂
1915					33/7 ¹ / ₂	36/3 ¹ / ₂
1919	57/1 ³ / ₄	65/11	54/11 ¹ / ₂	68/9 ³ / ₄	69/11	58/11 ¹ / ₂
1920	43/2 ¹ / ₄	40/11	37/4	43/9	44/10	47/11 ³ / ₄
1921	15/4 ³ / ₄	14/6	15/10 ¹ / ₂	14/10 ¹ / ₂	15/0 ¹ / ₄	15/11 ¹ / ₂
1922	12/3	11/10	12/5 ³ / ₄	12/4 ¹ / ₄	12/5 ³ / ₄	12/4 ¹ / ₂
1923	10/5	10/4	10/10 ¹ / ₄	11/7	10/10 ¹ / ₄	10/5 ¹ / ₄
1924	12/2	10/0 ¹ / ₂	10/4 ¹ / ₂	10/1 ¹ / ₂	10/2	10/0
1925	8/11	8/11 ³ / ₄	9/6 ³ / ₄	9/6 ¹ / ₄	9/4 ¹ / ₂	8/10 ³ / ₄

(1) Cf. aussi p. 25.

Les cours des frets n'ont pas été indiqués en principe pour 1926 à cause des perturbations qui ont suivi la grève anglaise.

(2) Bulletin de l'Institut international du commerce. Les indications sont données, en principe, en shillings (/). Exceptions (a) et (b), libellés en francs, et par tonnes.

**Taux des frêts sur Gênes pour différentes lignes
Charbon**

	Port-Talbot	Hull- Immingham Grimsby	Wear Sunderland	Firthof Forth	Côte Nord des Etats-Unis (c)	Rotterdam
Moyenne 1910-14	91	9/5	8/7	8/9		8/5
1919	47/6	52/6				
1920	21/3				5,78	
1921	15/0	18/6	12/3	15/6 ½	4,20	14/6
1922	12/4 ¼	12/1 ¼	12	13/6	3,25	
1923	11/3	9/6	10/8	10/11½	3,17	10/8
1924	10/0 ¾		9/5 ¼	10/4 ¾	3,01	8/7 ¼
1925	9/8 ¼	9/3 ¾	8/7 ¼	9/10		

Blé - Graines - Riz - Sucre etc.

	Côte-Nord U. S. A.	Golfe	Bahia- Blanca	San-Lorenzo	Bombay Med- Roy-Uni -Lout (5)	Calcutta id. (6)	Karachi (7)	Java	Sydney
	Italie Occid. (d)	Méditer- ranée	Méditer- ranée	Méditer- ranée					
Moy. 1910-14	5,3(1)	15/6¼	19/11						
1919	17	19/0							
1920	10,2	14/1							
1921	20¾	7/7 ¼	28/11½	39/10¾	25/2		22/6	59/11	
1922	18 3/8	4/5	34/9	26/8 ¼	22/3¼		23/9½	30/5 ¼	48/10¾
1923	18½	3/9	22/6	23/3	26/6¾	29/6 ¾	26/8¾	35/2 ¾	35
1924	17¼	4/8 ½	28/1¼	26/1 ¼	26/3¾	32/0 ¼	25/9¼	32/8 ½	43/4 ¼
1925	17¾	4/8 ½	20/8½	17/2 ½	26/6¼	28/11¼	24/9¾	26/11¾	46/6 ¼

(c) En dollars.

(d) En dollars.

(1) Moyenne des années 1912, 1913, 1914 seulement.

Si l'on considère les trois routes charbonnières (Cardiff, Swansea, Tyne), on voit, que pendant les treize années envisagées, la moyenne annuelle du fret sur Gênes est généralement supérieure à celle du fret sur Marseille, sauf :

Pour la ligne Cardiff, en 1919 et en 1925 :

- Swansea, en 1915, en 1919 et en 1920;
- Tyne, en 1914, en 1919, en 1922, en 1923, en 1924 et en 1925.

A n'envisager que la période d'après-guerre, l'écart maximum à l'avantage de Gênes (fret inférieur à celui de Marseille) fut sur la ligne Swansea, en 1919, de 11 shillings. L'écart minimum dans ce sens, fut en 1925, sur la ligne Cardiff de trois shillings 4.

L'écart maximum à l'avantage de Marseille (fret inférieur à celui de Gênes) fut sur la ligne de la Tyne, en 1920, de trois shillings 1 3/4.

L'écart minimum fut, en 1923, de un penny.

L'écart moyen, depuis 1919, pour la moyenne de trois lignes, compte tenu des shillings seuls, est de 6/7 à l'avantage de Gênes (fret inférieur à celui de Marseille).

L'écart moyen, depuis 1921, c'est-à-dire, abstraction faite des deux années de crise, est de 0/4 à l'avantage de Marseille (fret inférieur à celui de Gênes).

La normale pour l'ensemble des deux périodes envisagées (le plus grand nombre d'années pour le plus grand nombre de lignes) est, sensiblement, l'égalité des frets sur Marseille et sur Gênes. Le nombre des années complètement au-dessus de la normale est supérieur à celui des années complètement au-dessus (1).

Il faut cependant constater en 1925, que le taux des frets génois tend à devenir inférieur au taux des frets marseillais.

(1) Le tableau concerne les années 1910, 1915, 1919, 1925. Les différences positives indiquées représentent le coût plus grand du fret sur Gênes par rapport au fret sur Marseille. Les 3 lignes envisagées sont Cardiff, Swansea et Tyne-Gênes.

TABLEAU DRESSÉ POUR LA MISE EN ÉVIDENCE DE LA NORMALE

Différences	1 ligne	2 lignes	3 lignes	Nombre de lignes
14	1919			1
11	1919			1
8	1919			1
6	1920			1
3	1915			1
1	1914-23-25			3
0	1911-13-21	1914-22-23-25	1910-12-24	17
1	1922	1911-13-21		7
3		1915-20		4

Pour donner à ces résultats tout leur sens et ne pas exagérer leur portée, il convient d'indiquer que la moyenne annuelle n'est que l'expression fort imparfaite des taux très dispersés, cotés sur une même place. A titre d'indication, donnons les taux maxima, minima et moyen à Gênes et à Marseille sur les trois lignes qui nous permettent d'effectuer la comparaison. Nous choisissons à cet effet deux années qui ne sont pas des années de crise, avant et après-guerre : 1914 et 1925.

		1914			1925		
		Maxima	Minima	Moyenne	Maxima	Minima	Moyenne
TYNE	CARDIFF						
	Gênes	18	6	8/8 ½	10/3	6/9	8/11 ½
	Marseille .	23	8	10/14	10	6/10 ½	8/11 ¾
SAUSEA	Gênes	18	7	9/½	10/6	8	9/6 ¾
	Marseille .	25	8	11	9/9	9/3	9/6 ¼
TYNE	Gênes ..	8/9	7/7 ½	8/1 ½	11	6/9	8/10 ¾
	Marseille .	21	6/3	9/6	10/3	8/6	9/4 ½

En somme, les écarts de la moyenne sont considérables ; la dispersion du maximum au minimum varie de la moitié au double. Mais cette dispersion est la même à Gênes et à Marseille.

Comment expliquer que Gênes plus éloignée que Marseille de la plupart des ports de provenance et, d'autre part, moins favorisée sous le rapport du fret de retour, jouisse néanmoins de taux de fret à peine supérieurs et parfois même (particulièrement en 1925), inférieurs ?

Pour le comprendre, il faut d'abord considérer que la distance est relativement minime pour les transports maritimes.

D'autre part, si l'on admet que les très légères différences de taux, ordinairement à l'avantage de Marseille, représentent les différences de distance, trois explications ont pu être recherchées, dans les trois seuls éléments déterminants du taux des frets variables selon les ports : c'est-à-dire : Dans l'abondance du fret de retour, dans les différences des prix de gros des deux pays, dans les différences des frais de déchargement et de frais de port.

1° Abondance du fret de retour.

A ne considérer que cet élément, Marseille, dont les exportations atteignent environ la moitié des importations devrait avoir sur le marché des frets une position plus favorable que celle de Gênes.

Il n'en est cependant pas ainsi, parce que cet élément ne joue pas d'une manière absolue. Il ne faut pas, en effet, pour une route maritime donnée, considérer seulement le fret de retour pris au terme de la route, mais tout le fret de retour pris aux escales intermédiaires.

Dès lors que la distance est un facteur relativement négligeable, le fret embarqué, au retour du navire, dans un port relativement proche du port de destination, peut jouer, dans l'établissement du taux du fret-aller un rôle important.

Par suite, l'intérêt des lignes maritimes de provenance océanique, ou, *a fortiori*, transocéanique et de destination méditerranéenne, est de reporter leur terminus le plus loin possible sur les rivages méditerranéens. La Méditerranée est un canal étroit, aux rivages rapprochés, aux ports nombreux. Les lignes de la Méditerranée trouveront ainsi sur leur chemin de retour un grand nombre de ports dont elles draineront les exportations, qui, si minimes soient-elles indubitablement, formeront, groupées, un fret de retour appréciable.

C'est pour ce motif que le fret *Tyne-Venise* (Venise étant aussi dépourvue que Gênes de fret de retour) se cote en moyenne : 10/8, à peine supérieur, pour une distance beaucoup plus grande, au fret *Tyne-Marseille* : $9/4 \times 1/2$.

Beaucoup, des navires après avoir touché Gênes, vont donc faire escale sur la côte française ou sur la côte espagnole pour s'approvisionner de fret de retour.

Ainsi :

	Nombre	Jauge	Tonnes de marchandises
En 1922 : Navires entrés à Gênes — Provenance			
Marseille.....	114	168.718 tx.	13.615
Ports français entre Marseille et la frontière.....	15	756	2.525
Navires sortis de Gênes — Destination			
Marseille.....	173	306.708 tx.	18.113
Ports français.....	26	26.203	931

La disproportion entre le tonnage entré et sorti à Gênes, en provenance ou à destination de notre côte méditerranéenne est un indice caractéristique.

2° Variation dans les différences des prix de gros français et italiens.

Plus est chère une marchandise sur le marché de consommation, plus est élevée la somme qu'elle est capable de payer pour son transport sur ce marché. Ainsi, si le charbon vaut, par exemple, n . francs dans le pays A. et $n. + n'$ dans le pays B., si, d'autre part, le prix du transport (les distances étant supposées égales) représente, dans le prix coté sur le marché A une fraction donnée de n ., soit $\frac{n}{a}$ il pourra représenter sur le marché B une fraction supérieure, soit $\frac{n. + n'}{a}$

Cette différence n'est pas nécessaire, elle est possible, mais la loi de l'offre et de la demande tendra toujours à la faire intervenir.

Dès lors, si l'ensemble des prix de gros, exprimés en or, est plus élevé en France qu'en Italie, les marchandises exportées vers la France pourront payer un fret supérieur à celles exportées vers l'Italie et tendront à le payer.

Dans l'ensemble de la période envisagée, cette hypothèse s'est trouvée vérifiée : Ainsi, alors que de 1922 à 1923 la différence moyenne des frets du charbon (pour les moyennes des trois lignes sus-visées) passait de — 0 sh. 6 à + 0 sh. 1/2, la différence moyenne des indices des prix-or de gros français et italiens (S. G. S., Chambre de Commerce de Milan) passait de 158-129 = 29 à 151-127 = 24.

3° Variations dans les différences des frais de port et des frais de déchargement.

Dans l'établissement de son offre de fret, le commerçant britannique doit tenir compte non pas du prix global auquel

sa marchandise sera vendue en France ou en Italie, mais de ce prix déduction faite du coût de déchargement à Gênes ou à Marseille.

De son côté, l'armateur devra tenir compte, dans le tarif de transport qu'il établit, des frais qu'il aura lui-même à supporter, soit à Gênes soit à Marseille, c'est-à-dire des frais de port (y compris le charbon de bunkers). Nous avons vu que la plus réelle différence existant entre les frais de port à Gênes et à Marseille était le résultat du change. Le cours du change italien ayant été inférieur au cours du change français jusqu'à 1925, les frais de port exprimés en or, ont été jusqu'à cette époque moins élevés à Gênes qu'à Marseille.

Sur un prix d'environ 200 lires, sur un taux de fret d'environ 8/11-1/2, les frais de port représentent environ 7 lires (non compris le charbon de bunkers).

Il est donc possible d'entrevoir quelque justification de la position, en apparence, paradoxale des frets sur Marseille et sur Gênes. Elle est due, pour une part importante, aux différences de change. Ainsi, au point de vue des intérêts Marseillais, comme à bien d'autres points de vue, d'ailleurs, une revalorisation trop hâtive de notre devise pourrait entraîner de graves conséquences.

4° Interdépendances des marchés de fret.

Au reste, les taux des frets sur Gênes et sur Marseille peuvent être légèrement discordants. Ils ne peuvent l'être beaucoup. Le marché des frets, plus, peut-être, que tout autre, est un marché mondial : Les navires offerts portent le pavillon de toutes les nations du globe. Aussi, si quelques avantages importants, venaient à être offerts aux vaisseaux à destination soit de Marseille, soit de Gênes, une raréfaction immédiate se produirait sur le marché le moins favorisé, obligeant les porteurs d'offre à opérer eux-mêmes la compensation nécessaire.

Conclusion

En septembre 1926, au change moyen de 120 francs pour 100 livres, l'ensemble des opérations de transport maritime était un peu plus coûteux (10 à 15 %) via Gênes que via Marseille. Il faut toutefois faire une exception pour le blé déchargé aux silos.

Mais ces résultats sont fort instables, comme les changes eux-mêmes.

Sur le marché des frets, Gênes ne semble pas être très défavorisée relativement à Marseille, ni par la distance, ni par l'absence à peu près complète de fret de retour.

Annexe

I. — *Coût total* ⁽¹⁾ *du transport d'une tonne de houille en provenance de Cardiff, faisant partie du chargement d'un navire moyen (navire Z : 4.530 tonneaux de jauge nette pour 4.000 tonnes de charbon), de la sortie du port de Cardiff au chargement sur wagon à Gênes.*

Change italien sur Londres	116,50
Fret 8 sh. 1/2	soit livres 49 33
(Marseille.. frc 97)	
Frais de port	— 7 08
Tirage	— 6 15
Déchargement et mise en wagon.....	— 13 16
TOTAL.....	lives 75 72

(1) Abstraction faite du fret de retour possible.

II. — *Coût total du transport d'une tonne de blé sur le navire Z dans des conditions analogues.*

Provenance : San Lorenzo (Argentine).

	Gènes		Marseille	
Fret (Change : Italie sur				
Londres: 90; France sur				
Londres : 125) : 18 shil-				
lings 3 1/2.....	lires	67 85	frs	94 10
Frais de port.....	—	7 08	—	6 91
Désarrimage	—	4 37	—	2 52
Déchargement	—	17 50	—	18 18
TOTAL....	lires	96 80	frs	121 71
OU.....	lires	96 80	lires	90 15

CHAPITRE X

L'arrière-Pays du port de Gênes La fonction répartitrice de Gênes

SECTION I. — *L'Arrière-Pays Italien. Les Rivaies Italiennes de Gênes.*

SECTION II. — *L'Arrière-Pays Européen. Les Rivaies Européennes de Gênes.*

SECTION III. — *La Fonction répartitrice de Gênes.*

L'arrière-pays d'un Port est la zone territoriale qui fournit les marchandises embarquées et consomme les marchandises débarquées à ce Port. En réalité, il n'y a pas pour un Port un arrière-pays, mais une infinité d'arrière-pays, autant que de marchandises et de régions de provenance. Ces arrière-pays se confondent sur un vaste espace et marquent seulement, aux frontières, une certaine discordance.

Etudier un arrière-pays c'est, d'une part, en fixer les limites; d'autre part, en détailler la valeur intrinsèque.

La valeur commerciale d'un arrière-pays est conditionnée par : son activité industrielle, la densité de sa population, l'importance de sa production agricole.

Les frontières d'un arrière-pays sont les lignes limites joignant les cités dont l'activité commerciale utilise indifféremment le Port de l'arrière-pays ou un port extérieur.

La préférence qu'une cité accorde à un port est déterminée par le coût et la vitesse des transports entre ce port et cette cité.

SECTION I

L'arrière pays italien. Les rivales italiennes de Gênes

A. — *Frontière*

1° VERS L'OUEST : SAVONE. — Ici, Gênes se heurte à l'influence de Savone. Acqui est à 58 kilomètres de Gênes et à 73 de Savone. La ligne de partage des zones passe ensuite vers Alba. Turin est à 166 kilomètres de Gênes (via Ovada) et à 146 seulement de Savone.

Le grand centre industriel Piémontais se trouve donc sur la limite des deux zones et peut utiliser indifféremment Gênes ou Savone. Aussi comprend-t-on que l'un et l'autre port aient tenté de s'en assurer exclusivement la clientèle.

Sous l'impulsion de l'« Organisation autonome portuaire Turin-Savone » a été établi le devis de travaux considérables. Ces travaux seront menés simultanément à Savone et à Vado, sa voisine, distante à peine de trois kilomètres.

A Vado, la société Fogliotti, est chargée de la construction d'un port industriel qui coûtera environ 40 millions de liras.

Pour agrandir le Port de Savone, divers ouvrages seront entrepris, dont le montant total est évalué à 170 millions de liras. Des terre-pleins seront gagnés sur la mer jusqu'à 500 mètres du rivage; une jetée parallèle à la côte sera bâtie sur des fonds de 25 mètres; une usine électrique sera, en outre, établie.

Savone et Vado formeront un système portuaire unique. Elles seront reliées l'une à l'autre par une ligne de six voies.

Parmi ces projets, un groupe de travaux de première

urgence a été arrêté se montant à 55 millions, qui doivent être exécutés dans un délai de huit ans.

Pour relier plus étroitement le port de Savone-Vado à son arrière-pays, diverses solutions ont été envisagées, en particulier, l'électrification de la ligne Savone-Alexandrie, la création d'un canal navigable Lac Majeur-Turin-Savone. Il est peu probable que ce dernier projet soit jamais réalisé.

Afin d'étendre son influence au delà des provinces de *Bra*, de *Cunéo* et de *Turin*, qui sont actuellement, au moins en partie, son domaine, Savone a songé à profiter de l'embouteillage chronique du Port de Gênes, du mécontentement que suscitaient en Suisse, les conditions défectueuses, la cherté et l'incertitude des transports par Gênes. Elle a voulu répondre à un vieux désir helvétique, qui s'était manifesté pendant la guerre par la création du Port Suisse de Cette, en réservant sur ses terrains une zone franche pour la Suisse, avec faculté pour cet Etat de pourvoir lui-même à toutes les installations, toutes les fournitures de grues et de hangars.

Il est difficile de dire quelle perturbation peut intervenir dans ces projets, du fait de la construction des premiers bassins du Port occidental de Gênes. Cette réalisation, jointe à l'amélioration des conditions de trafic ferroviaire et à la régularisation des coûts de déchargement, écarte les différents chefs de désaccord qui pouvaient exister entre Gênes et la Suisse : La question de la zone franche reste, pourtant, pendante.

L'avenir semble devoir mettre un terme à la rivalité de Gênes et de Savone. Les deux ports déjà très proches, rapprochés encore par la récente extension de Gênes jusqu'à Voltri, pourraient former désormais un système unique comportant de vastes zones spécialisées. Elles y sont, d'ailleurs, déjà parvenue dans une certaine mesure. C'est ainsi que les pétroles et mazouts destinés à Gênes sont en grande partie débarqués à Vado. (Cf. p. 76.)

2° VERS LE SUD-EST : LIVOURNE. — La « Rivière » du Levant échappe, en partie, à l'influence de Gênes. Elle possède quelques bons ports qui lui permettent de suffire à ses propres besoins d'ailleurs limités. Ce sont : Chiavari, Sestri-Levante, surtout La Spezzia, le grand port de guerre, et Carrare, qui exporte les marbres de ses carrières. (La plupart, cependant, transbordés à Gênes.)

Les ports de la « Rivière » et Livourne d'une part, Gênes d'autre part, se disputent la région de *Parme*, *Plaisance* étant déjà absolument d'influence génoise.

L'essor de Gênes est-il tout à l'avantage de l'Economie Italienne et n'aurait-il pas été obtenu en partie au prix d'un abaissement parallèle du trafic des ports ligures voisins, dont les principaux sont : Porto Maurizio, Oneglia, Savone à l'est, Sestri Ponente, Spezzia à l'ouest ? Certains Français ont voulu se consoler du recul relatif, au moins apparent, de Marseille en le prétendant. Cette allégation ne paraît cependant pas conforme à la réalité : Si l'on examine le tableau ci-après, où le mouvement total des ports ligures est comparé au mouvement génois, on se rend compte que, loin d'augmenter, la part de Gênes dans le commerce de l'ensemble de la Côte ne cesse de décroître, au moins jusqu'à la fin de la guerre. Elle décroît d'une façon continue et sans à-coups jusqu'à 1913, passant de 81 % en 1897 à 71 % en 1914. Avec de brusques sautes pendant la guerre, la tendance persiste et se traduit, en 1920, par l'obtention du taux de 70 %. Ainsi, la hausse du mouvement génois n'est pas due à une sorte de détournement du trafic des ports voisins au profit de la grande ville ligure ; bien au contraire : Savone d'abord, Oneglia ensuite ; mais surtout Savone, profitaient de l'encombement, de l'embouteillage des banquettes génoises pour détourner, à leur profit, une partie du trafic, limite de zone, des provinces d'Alexandrie, Bra, Turin et au-delà.

Mouvement commercial de l'ensemble des ports ligures ⁽¹⁾

	Jauge des navires entrés en 1.000 tx.	Marchandises débarquées 1.000 tonnes	Marchandises embarquées 1.000 tonnes	Pourcentage du mouvement Gênois de marchandises au mouvement total de la côte Ligure
1897.....	5.243	4.982	711	81 %
1900.....	5.866	5.701	966	80 %
1903.....	7.191	6.416	871	77 %
1906.....	8.515	7.329	1.047	75 %
1909.....	9.657	8.620	1.102	72 %
1912.....	9.191	8.660	1.454	73 %
1915.....	8.584	10.000	1.176	66 %
1918.....	4.012	6.684	440	68 %
1919.....	5.101	7.289	529	71 %
1920.....	5.233	6.403	704	70 %
1921.....	5.806	5.959	504	73 %
1922.....	6.969	6.981	659	71 %
1923.....	8.185	8.034	850	74 %

3° VERS L'EST : VENISE. — Pour indiquer approximativement la limite de partage des zones d'influence génoise et vénitienne, on peut décrire une ligne partant de *Parme* vers *Crémone* (Venise: 201 kilomètres; Gênes: 191 kilomètres) et *Rovato* (20 kilomètres à l'ouest de Brescia) (Venise: 200 kilomètres; Gênes: 216 kilomètres).

Venise dont l'influence maritime fut longtemps inexistante, qui disparaissait auprès de sa puissante voisine Trieste, a fait, récemment, de grands efforts pour se donner un port et conquérir un hinterland.

Venise possède actuellement un port moderne parfaitement équipé : Le débarquement y est souvent plus rapide et moins cher qu'à Gênes.

En février 1921, pour le débarquement et le transport du

(1) D'après le « Movimento complessivo della Navigazione nei porti del regno ».

coton égyptien jusqu'au wagon en partance, on dépensait, à Venise, 3 livres pour 100 kgs, avec le rechargement assuré dans un délai de trois jours.

A Gênes, avec une expédition très incertaine, on dépensait : livres 8,30.

Le prix du transport par chemin de fer Venise-Chiasso était de : livres 8,70 le quintal; celui du transport Gênes-Chiasso, de : livres 5,70. Néanmoins, la Suisse avait avantage à se servir de Venise.

Un projet de très large envergure a été envisagé, qui, s'il était réalisé, porterait un coup terrible à l'influence génoise : Il s'agit du Canal du Pô.

Le Pô et l'Adda rendus navigables puis un canal, joindraient Milan à Venise : Cette voie d'eau suivrait le tracé suivant :

Venise-Brondolo	23 kms en lagune.
Brondolo-Cavanella di Pô	32 kms en canal.
Cavanella-Pizzighettone..	276 kms en fleuve (Pô et Adda).
Pizzighettone-Milan	52 kms en canal.

TOTAL..... 388 kms.

Le parcours en voie ferrée a une longueur de 276 kilomètres (Milan-Porta Romana). Il coûte 11 livres 50 par tonne de charbon.

Par la voie d'eau projetée admettant des chalands de 600 tonnes, trois de ces chalands porteraient une charge égale à celle de 225 wagons de 8 tonnes, soit 5 trains.

La durée du parcours en bateau serait de 22 jours (13 pour la montée, 9 pour la descente). Le coût du transport serait de : livres 0,0138 par tonne kilométrique.

Ce projet a été soutenu au deuxième congrès de « l'Association Nationale pour les progrès de la navigation » (Livourne 1914). Il n'est, d'ailleurs, pas abandonné.

Gênes, de son côté, cherche à étendre vers l'est sa zone d'influence. Elle projette une voie ferrée « Direttissima » sur Milan, et une ligne Gênes-Plaisance-Brenner, qui rapprocherait d'elle les riches régions de Plaisance et de Parme.

Divers projets ferroviaires sont encore susceptibles de modifier la structure de l'arrière pays génois : Ce sont les lignes projetées : *Tortona-Novare*, *Biella-Vercelli*, *Borgotaro-Parme*, *Cuneo-Vintimille*, *Voltri-Turchino*.

B. — Valeur de l'arrière-pays italien de Gênes

L'arrière-pays ainsi déterminé comprend une partie importante de la *Liguria* et du *Piémont*, la *Lombardie* presque entière ainsi qu'une partie de *l'Emilie*. Quelques expéditions débordent enfin assez largement cette zone et sont réparties sur de plus lointaines régions.

La « *Grande Gênes* » du décret de 1926 n'a pas absorbé toutes les communes qui peuvent être géographiquement comprises dans l'agglomération génoise. En particulier le centre fort important de *Pontedecimo* sur la ligne Gênes-*Novi*, en-deçà des *Giovi*, doit faire partie du groupe industriel génois. Ainsi conviendrait-il d'ajouter au chiffre de 762.000 tonnes donné en 1926 pour la banlieue génoise une partie des 309.000 tonnes expédiées sur la ligne *Gênes-*Novi** en deçà de *Novi*, les grands centres industriels génois comme *Sanpier d'Arena*, *Cornigliano*, *Sestri*, *Bolzaneto*, *Pontedecimo*, se trouvant situés sur cette ligne. Mais elle rencontre, avant *Novi*, quelques agglomérations comme *Ronco* et *Arquata* situées dans la vallée de la *Scrivia* et qui ne sauraient être rattachées à l'agglomération génoise. Dès lors, la fraction à soustraire de 309.000 tonnes demeurent indéterminée.

La soustraction à opérer en considération des centres in-

dustriels de la vallée de la Serivia devrait être, d'après ces calculs compensée par l'omission des communes appartenant à l'agglomération génoise mais non limitrophes, et situées hors du parcours Gênes-Novî. En fait, il est difficile de balancer exactement ces deux facteurs : Compte tenu de l'ensemble des éléments d'appréciation, il conviendrait sans doute, de réduire à 900.000 tonnes environ le poids des marchandises chargées sur wagon au débarquement et déchargées dans le périmètre de l'agglomération génoise.

Mais ces 900.000 tonnes ne représenteraient, elles-mêmes, qu'une partie du trafic réel à destination de l'agglomération génoise. Certaines denrées nécessaires à l'alimentation de la population urbaine (blé, légumes, viande fraîche et frigorifiée) sont prélevées directement sur les quais ou dans les magasins du port. Certaines matières premières pondéreuses (charbon, fer en lingot...) parviennent aux usines locales soit en camions, soit en chalands (40.296 tonnes environ auraient été ainsi transportées en chaland en 1926 (Cf p. 83). Sans doute cette consommation locale par prélèvement direct est-elle incluse dans les 1.180.500 tonnes (1926: 868.000) représentant la différence entre les importations génoises et les expéditions par chemin de fer ; mais elle se confond dans ce total avec une somme indéterminable de marchandises utilisées dans le port même ou réexpédiées par mer vers les plus diverses destinations.

Au reste, en ce qui concerne le tonnage transporté par chemin de fer dans le périmètre de l'agglomération génoise, une nouvelle correction devrait intervenir : une quantité appréciable en a été non pas consommée mais emmagasinée avant rechargement sur wagon à destination de l'intérieur.

Ainsi aucune certitude ne peut être atteinte. On peut toutefois admettre la vraisemblance d'une évaluation très large comprise entre 1.200.000 et 1.600.000 tonnes. Dans ce total deux séries de produits tiennent une place importante : Les *denrées alimentaires* (expéditions par chemin de fer : 228.500

tonnes), *les produits nécessaires aux industries métallurgiques* (charbon 455.000 tonnes, métaux 182.000. tonnes). (1).

Les difficultés rencontrées dans l'évaluation du trafic local génois existent aussi s'il s'agit d'estimer le montant des expéditions à destination des « *Rivières* » *Ligures*. Aux 618.000 tonnes (1926 : 585.000) transportées par voie ferrée il faut, vraisemblablement, ajouter 75.000 tonnes environ transportées par mer, ce qui porterait la consommation totale des « *Rivières* » aux environs de 650.000 tonnes.

La *Rivière du Ponent* présente une plus grande densité industrielle que celle du Levant. D'autre part, elle se ravitaille plus aisément en blé piémontais et lombard (lignes : *Turin-Savone, Ovada-Asti, Gênes-Novî*). Aussi importe-t-elle, de Gênes, peu de blé (55.000 tonnes, 1926 : 52.000) et beaucoup de charbon et de fer (charbon : 148.000 tonnes (1926: 135.000); fer: 81.000 (1926: 40.000).

La *Rivière du Levant* comportant, avant *La Spezzia*, plus de stations balnéaires que d'agglomérations industrielles et, jusqu'à cette ville, complètement isolée de l'intérieur, consomme beaucoup de blé et peu de charbon : 43.000 tonnes (1926: 28.000).

On peut estimer que l'ensemble de la *Plaine du Pô* absorbe environ de 11,5 à 12 millions de tonnes de marchandises dont les 2/3 lui sont fournies par *Gênes* et *Savone*, et 1/3 par *Vénise, Livourne* et les petits ports. La *Plaine du Pô* est à la fois, au point de vue agricole et au point de vue industriel, la région la plus productive de l'Italie. Elle est aussi la plus peuplée. La densité moyenne est supérieure à 200 habitants par kmq. Elle dépasse 400 dans les régions de Milan et de Turin, elle varie entre 200 et 400 dans les provinces de Côme, de Novare, d'Alexandrie, entre 160 et 200 dans le reste du Pays.

(1) 1926. Blé: 123.000 tonnes pour la Grande Gênes, 35.000 tonnes pour la ligne Gênes-Novî (Novî exclu). Charbon: 290.000 tonnes pour la Grande Gênes, 199.000 tonnes pour Gênes-Novî. Fer: 76.000 tonnes pour la Grande Gênes.

Le *Piémont* est en relations avec Gênes par les deux lignes *Ovada-Asti* et *Novi-Alexandrie*. Ces deux lignes lui ont apporté en 1925 1.369.000 tonnes (1926 : 1.457.000) en provenance de Gênes. Dans ce total, la part la plus considérable est dévolue au charbon (652.000 tonnes en 1925, 566.000 en 1926). Le *charbon* importé par Gênes contribue à alimenter l'industrie piémontaise conjointement avec celui qu'expédie Savone (800.000 tonnes environ en 1925) et le charbon allemand introduit par voie ferrée. La place tenue par les *denrées alimentaires* (blé : 192.000 tonnes en 1925, 186.000 en 1926), les *engrais* (133.000 tonnes en 1925, 125.184 en 1926), les *métaux*, le *coton*, les produits les plus divers, est aussi très importante.

On peut considérer que toutes les marchandises dirigées sur la ligne *Novi-Milan* sont destinées à la *Lombardie*. Cette région est donc la principale cliente du port de Gênes (2.051 tonnes en 1925, 1.174 en 1926). La part relative du charbon dans le trafic Gênes-Lombardie (1925 1.137.000 tonnes, 1926 : 891.000) est supérieure à la part relative de cette marchandise dans le trafic Gênes-Piémont. La raison en peut être trouvée dans le fait que les expéditions parvenant en Piémont du port spécialisé de Savone se composaient presque exclusivement de charbon. La Lombardie, à population très dense et productrice plutôt de riz que de blé, importe beaucoup de *blé* (221.000 tonnes en 1925, 217.000 en 1926). 72.000 tonnes de *coton* (69.000 en 1926) sont en provenance de Gênes; mais la concurrence de Venise, surtout en ce qui concerne le coton égyptien et indien, se fait sentir jusqu'à l'agglomération milanaise.

L'Emilie demande surtout à Gênes des denrées alimentaires et spécialement du *blé* (1925 : 120.000 tonnes, 1926 : 90.000).

En *Toscane* les importations génoises ont certainement contribué à combler l'insuffisance des importations de laine faites par Livourne. Les transports de *marbre* de Carrare à

Gênes appellent un fret de retour. Certaines denrées ne figurent pas, d'autre part, dans les importations de Livourne. Il est donc probable que Gênes expédie en Toscane de la *viande congelée, des huiles minérales lubrifiantes, des matières grasses, des fécules, des produits de teinture...* (1).

Enfin, pour certaines denrées, comme le *cacao*, Gênes jouit

**Répartition par ligne des marchandises expédiées
de Gênes en 1925 et 1926**

Régions	Lignes	Chargements 1 000 tonnes	
		1925	1926
Ligurie	Banlieue génoise	820	763
	Gênes-Novî (Novî exclu)	252	309
	Gênes-Vintimille (R. du Ponent) ..	369	324
	Gênes-Spezia et au-delà (R. du Levant)	249	262
	TOTAL RÉGIONAL	1.690	1.658
Piémont	Ovada-Asti	88	77
	Novi-Alexandrie au-delà Turin..	1.369	1.292
	TOTAL RÉGIONAL	1.457	1.369
Lombardie	Novi-Milan et au-delà (non com- pris le transit international)...	2.051	1.774
	Novi-Plaisance et au-delà	302	321
Emilie	TOTAL NATIONAL	5.500	5.122
	Transit international	236	168
TOTAL GÉNÉRAL		5.826	5.290

(1) L'industrie de Prato consomme, certainement, plus que les 170.000 tonnes débarquées en 1925 à Livourne. D'autre part, il existe à Gênes, une marge de 10.000 tonnes entre la laine débarquée et celle expédiée par chemin de fer. On ne pense pas que ces 10.000 tonnes restent en ville. Elles seraient donc emmagasinées puis expédiées sur Prato (F. P. Il porto di Genova, *G. d'Econ.*, 1927, p. 380 n).

d'un quasi monopole d'importation pour l'Italie entière et l'organisation de son marché lui permet de dépasser largement sa zone normale d'influence.

**Répartition des marchandises débarquées à Gênes
et expédiées par chemin de fer vers l'intérieur
du Royaume en 1925**

	Agglomération Génoise	Rivière du Ponent	Revière du Levant	Emilie	Piémont	Lombardie	Total
Blé	176	55	102	120	192	221	866
Autres céréales	10	3	21	14	26	42	116
Denrées diverses ...	42,5	5	18,5	23,5	54	93	237
TOTAL DES DENRÉES ALIMENTAIRES	228,5	62	141,5	157,5	272	356	1219
Coton	8	2	2	2	68	72	154
Laine et jute	4,5	—	—	2	32,5	4	44
TOTAL DES TEXTILES	12,5	2	2	4	90,5	76	198
Fer, Fonte, Acier bruts	177	81	10	5	55	76	404
Plomb, Etain, Zinc, Cuivre	3	0,5	—	—	2	2,5	6
Minerais métallifères	2	5,0	2	3	15	33	61
Métaux ouvrés et de- mi-ouvrés	0,5	3,0	1	2	30	34	72
TOTAL DES MAT. PREM. DES IND. MÉTAL- LURGIQUES	182,5	89,5	13	10	102	145,5	543
Nitrates, Sulfates, Phosphates	15,5	9,5	2,5	37,5	133	58	256
Graines oléagineuses et huiles non alim.	91	5	2	14,5	41,5	80	234
Autres produits	87,0	51,5	44,5	55,5	156,5	198,5	593
TOTAL DES PROD. AUTRES QUE LE CHARBON	617	221	206	280	805	914	3043
Charbon	455	148	43	112	652	1137	2547
TOTAL GÉNÉRAL ...	1072	369	249	392	1457	2051	5590

SECTION II

**L'arrière-pays européen de Gênes
Les rivales européennes de Gênes****A. — Limites de la zone d'influence génoise**

Les frontières de l'arrière-pays génois débordent les frontières du royaume. De la zone d'influence génoise telle qu'elle a été délimitée, quatre voies partent en divergeant vers l'étranger. Ce sont : la ligne de montagne sans grand intérêt commercial *Sondrio-Pontresina*, qui joint le lac de Côme aux Grisons ; la ligne du *Saint-Gothard*, Milan-Zurich ; la ligne du *Simplon*, Milan Brigue, qui se divise à Brigue en ligne du *Loetschberg*, Brigue-Berne et la ligne du *Valais*, Brigue-Lausanne ; enfin la ligne du *Mont-Cenis*, Turin-Chambéry.

« L'Italie, a-t-on dit, est un pays de transit ». Et, le port de Gênes est un port de transit. Le poids des marchandises importées en transit à Gênes atteint 235.000 tonnes sur un total de 6.770.000 (1926 : 168.295 sur 6.192.142 tonnes). Le poids des marchandises exportées par Gênes et provenant de l'arrière pays étranger est en 1926 de 54.542 tonnes.

Il est encore plus hasardeux de déterminer les frontières de l'arrière-pays étranger du port de Gênes que celles de l'arrière-pays italien de ce port. Du fait des fréquentes variations de change, de celles des tarifs de chemin de fer il y a, de part et d'autre de l'abstraite ligne limite, une zone d'indifférence très réelle et très vaste.

1°. — LIMITES ORIENTALES. TERRITOIRE AUTRICHIEN

La rivalité de Venise et de Gênes sur le territoire helvétique ne peut qu'être accidentelle. Les conditions particulièrement défavorables et troublées des années 1921 et 1922 peuvent seules expliquer les importations de coton par Venise, à destination de Zurich qui furent constatées à cette époque.

Le prix de transport d'un quintal de blé de Venise à Chiasso est de 8,70 liras (1922), de Gênes à Chiasso de liras 5,70 seulement.

Pour prévaloir contre ce fait il faudrait la réalisation d'une entreprise considérable comme la canalisation du Pô.

La limite de la zone d'influence de Gênes doit donc être reportée vers l'est, en territoire autrichien sur la ligne de l'*Arlberg* où commencent les zones d'influence de Venise et de Trieste.

En fait, sur une somme d'entrées en transit atteignant 235.673 tonnes, l'Autriche (et en très faible partie l'Allemagne) absorbent 58.996 tonnes en 1925 dont 52.997 tonnes de blé. En 1926 par le *Brenner* et le *Tarvis*, 10.288 tonnes entrent en Autriche dont 6.659 de blé : 3.149 tonnes en sortent, sur Gênes (1).

Gênes, comme d'ailleurs Venise et Trieste, se heurte en Autriche à l'attirance extrêmement puissante de la voie du Danube. Par le Danube arrivent les blés de Russie et de Roumanie.

Afin d'étendre son influence vers l'est, Gênes a appuyé vivement le projet de la ligne du Stelvio.

2°. — LIMITES OCCIDENTALES, TERRITOIRE FRANÇAIS

En ce qui concerne les produits lourds, la zone d'influence génoise est limitée à l'ouest par celle de Savone. Cependant, comme la ville de Turin se trouve sensiblement à égale dis-

(1) En Yougoslavie: 109 tonnes entrées en transit, 650 sorties en 1926.

tance des deux ports, la ligne du *Mont-Cenis* peut être appelée à transporter des marchandises à destination de Gênes.

Au delà de la frontière, la Maurienne est sensiblement aussi éloignée de Marseille que de Gênes et une différence de change peut la pousser à utiliser le port italien.

Aussi trouve-t-on parmi les chargements entrés en transit à Gênes, un poids de 2.936 tonnes (1926 : 1279), dont 1.909 (1926 : 560) tonnes de blé, destinées à la France.

3°. — LIMITES SEPTENTRIONALES, TERRITOIRE SUISSE

A) *Limites de distance*

Il n'est pas très rare de voir considérer Gênes comme le « port naturel » de la Confédération helvétique. Dans la mesure où cette opinion se fonde sur les distances kilométriques des centres industriels suisses aux rivages atlantiques et méditerranéens, elle est rigoureusement justifiée.

L'éloignement d'Anvers et de Rotterdam relativement aux principales villes suisses est, en moyenne, deux fois supérieur à l'éloignement de Gênes ; et Marseille même ne jouit d'un avantage de proximité que pour une très faible étendue des cantons occidentaux :

Genève est à 472 kms (1) de Gênes et à 470 kms (2) de Marseille.

Lausanne à 490 kms de Gênes et à 531 kms de Marseille,

Fribourg à 545 kms de Gênes et à 634 kms de Marseille,

Berne à 450 kms de Gênes et à 629 kms de Marseille, *Zurich* à 499 kms de Gênes, *Lucerne* à 482 kms, *Thoune* à 461 kms.

En outre, certains départements français comme l'*Ain*, le *Jura*, le *Doubs*, le *Haut-Rhin* auraient avantage, au seul point de vue des distances à parcourir, à diriger leur trafic vers Gênes à travers toute la Suisse plutôt que vers Marseille ou les ports de la côte occidentale française.

(1) Par Modane: 551 par le Simplon.

(2) Par Grenoble: 518 par Lyon.

Mais les distances n'ont d'influence sur l'orientation des courants commerciaux que dans la mesure seulement où elles se traduisent par un coût de transport. Examinons donc, maintenant, les limites de la zone d'influence génoise telles qu'elles sont déterminées par ce facteur.

B) *Limites de coût*

Sur ce terrain, la concurrence de Marseille se fait plus efficace, cependant que les ports de la mer du Nord, Anvers et Rotterdam surtout, entrent puissamment en ligne de compte.

Une commission nommée par décret du 18 mars 1903 en vue d'étudier les moyens d'étendre la zone d'influence génoise, apportait les conclusions suivantes :

1° *Pour les marchandises en provenance de l'Amérique du Nord*, dans la zone d'influence de *Marseille* se trouvent : Genève, Lausanne, Berne, Fribourg, Neuchatel;

Dans celle d'*Anvers* et de *Rotterdam* : Bâle, Saint-Gall, Schaffouse, Winterthur, Zurich;

Dans celle de *Gênes*: Thoune et Brunnen seulement.

2° *Pour les marchandises en provenance de l'Amérique du Sud* : Zone de *Marseille* : Genève, Lausanne, Berne, Bienne, Bouveret, Fribourg, Serrières, Neuchatel.

Zone d'*Anvers* et de *Rotterdam* : Bâle, Saint-Gall, Olten, Schaffouse, Winterthur.

Zone de *Gênes*: Zurich, Lucerne, Thoune.

3° *Pour les marchandises en provenance d'Azof et de la mer Noire*: Zone de *Marseille*: Genève, Lausanne, Berne, Bienne, Bouveret, Fribourg, Serrières, Neuchatel.

Zone d'*Anvers* et de *Rotterdam*: Bâle, Brugg, Saint-Gall, Aarau, Olten, Rorsbach, Schaffouse.

Zone de *Gênes*: Thoune, Brunnen.

La Commission concluait à la création d'une ligne Berne-Brigue-Domodossola. Ainsi Gênes, après avoir placé des espoirs, peut-être démesurés, dans la ligne du *Saint-Gothard* et dans celle du *Simplon*, se fit le champion du projet du

Loetschberg. La ligne du Loetschberg fut ouverte en 1912, sans amener, pourtant, aucun changement apparent dans la structure des diverses zones d'influence. Au reste, la guerre ne tarda pas à bouleverser les conditions économiques et rendit impossibles toute prévision et toute déduction basées sur des « normales ».

Un rapport présenté par *M. J. Cikowski* à la *Chambre de Commerce Suisse* (1) en *Italie* (juillet 1927) reproduit la classification de la Commission de 1903. Peut-être est-il, en effet, possible d'admettre que, pour le plus grand nombre des marchandises légères, nulle variation importante n'est intervenue. Il en est autrement en ce qui concerne les *céréales* et, spécialement le *blé* dont les chargements forment environ les 2/3 du trafic Gênes-Suisse.

C'est en fonction du coût de transport du blé que nous allons nous efforcer de déterminer les lignes actuelles de partage des zones d'influence génoise, marseillaise et rhénane en Suisse.

Examinons, d'abord, le prix de revient des transports *en deçà de la frontière suisse*:

Frais de transport d'une tonne de blé en sac, de la gare maritime de Gênes à la frontière suisse (chargement sur wagons de 10 tonnes (2) :

De Gênes à Iselle, Lires 32.

De Gênes à Pino, Lires 30,40.

De Gênes à Chiasso, Lires 28,26.

Frais de transport d'une tonne de blé en sac de la gare maritime de Marseille à la frontière suisse (Genève local) (3) :

(1) *Bulletin Economique de la Chambre de Commerce Suisse en Italie*, 1^{er} juillet 1927, p. 106.

(2) Nous devons ces renseignements à l'amabilité de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat italien. Ils se rapportent au mois de septembre 1927.

(3) Nous devons ces renseignements à l'amabilité de l'Administration des Chemins de fer P.-L.-M., tarif 402.

sur wagon de 10 tonnes: 88,05 francs français; sur wagon de 20 tonnes: 81 francs.

Voici comment, maintenant, on peut établir le prix de revient du transport mer du Nord-Suisse, pour une tonne de blé ou d'avoine

I. — *Déchargement à Anvers ou Rotterdam et transport par le Rhin jusqu'à Strasbourg (1).*

	ROTTERDAM		ANVERS	
	blé	avoine	blé	avoine
Manutention à l'élèveur ex va-				
peur en vrac sur chaland en vrac	5,20	9	3,50	3,50
Fret rhénan pour Strasbourg	27	32	25	30
TOTAL Fr. français	32,20	41	28,50	33,50

Les positions respectives des deux ports, Rotterdam et Anvers, ne sont, d'ailleurs, pas stables. Ils poursuivent, au grand avantage de leurs clients rhénans, une dure guerre de tarifs. Jusqu'à l'année dernière, et à la stabilisation du franc belge, le jeu du change dans cette lutte était capital. Au reste, jusqu'à l'établissement d'un équilibre mondial des prix, Anvers semble devoir conserver sur Rotterdam un léger avantage.

II. — *Transport de Strasbourg à Bâle*

Le transport de Strasbourg à Bâle peut être effectué par quatre voies différentes :

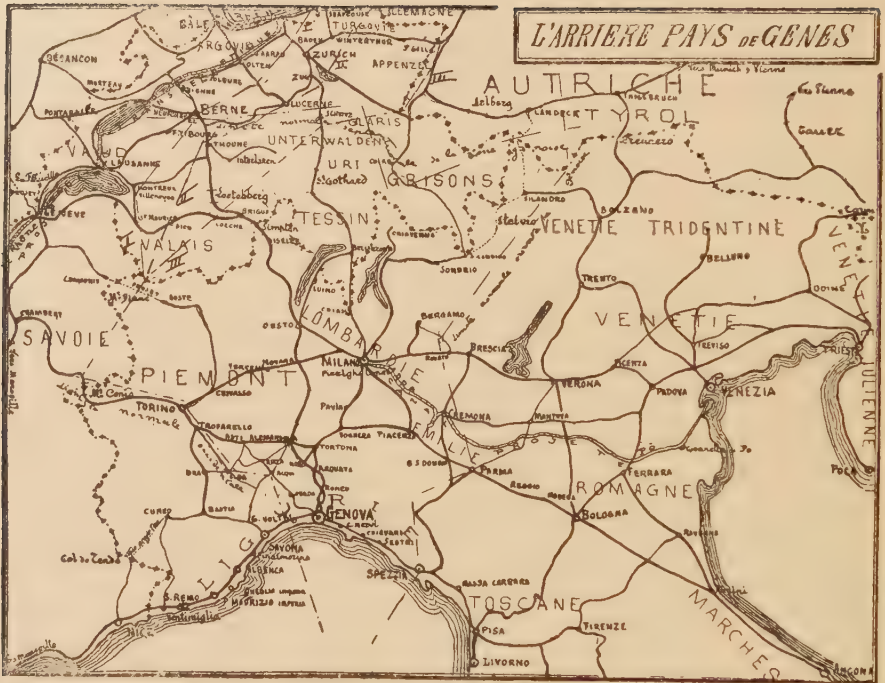
Deux voies d'eau : le Rhin, le canal d'Alsace.

Deux voies ferrées : la ligne française d'Alsace, la ligne allemande de Bade.

Voici le coût des transports sur ces différentes voies (2).

(1) Données fournies par la Société de Navigation « Le Rhin », en date du 28 septembre 1927.

(2) D'après « Le Rhin » et la Chambre de Commerce de Strasbourg.



II. — *Transport de Strasbourg à Bâle C.F.F.*A) *Par le Rhin ou le Canal*

UNE TONNE DE BLÉ (1)

Supplément de fret Strasbourg-Bâle y compris le transbordement éventuel en vrac sur chaland ou péniche	Fr. français	25
Manutention à Bâle en vrac, du chaland, ensachage, pesage et mise sur wagons		17
TOTAL		42

B) *Par voie ferrée (2)*

Déchargement à Strasbourg en vrac et mise en sacs, pesage, sur wagons	Fr. français	12,60
---	--------------	-------

a) TRANSPORT PAR LA LIGNE FRANÇAISE

En wagons de 20 tonnes	Fr. français	44,70
En wagons de 10 tonnes (3)	Fr. français	45,90
TOTAL	Fr. français	58,50

b) TRANSPORT PAR LA LIGNE BADOISE

En wagons de 5 tonnes	Fr. suisses	6,90
En wagons de 10 tonnes	Fr. suisses	5,30
Frais de transmission de Bâle rive droite à Bâle C.F.F.		0,50
TOTAL	Fr. suisses	5,80

Soit au taux de 4,90 francs français pour 1 franc suisse	Fr. français	28,42
--	--------------	-------

TOTAL (frais de déchargement reportés)	Fr. français	41,02
ou en francs suisses	Fr. suisses	8,37

(1) Mêmes tarifs pour l'avoine sauf que: pour la manutention à Bâle le coût unitaire serait de 21 francs et pour le déchargement, mise en wagons, etc..., de 15 francs.

(2) Renseignements fournis par la Chambre de Commerce de Strasbourg.

(3) Pour comparer des données homogènes nous avons toujours pris

Pour lutter contre la concurrence victorieuse des ports rhénans, Gênes et Marseille ont organisé des systèmes spéciaux de tarifs de transit. Anisi obtient-on pour chacune des principales villes suisses, les prix de revient suivants :

Frais de transport d'une tonne de blé en sac, chargé sur un wagon de 10 tonnes (1) en provenance respectivement des gares maritimes de Gênes et de Marseille et à destination des villes suisses suivantes :

Prix du Transport d'une tonne de blé (wagons de 10 t^{cs}.)

A destination de	En provenance de		
	Bâle C.F.F.	San-Lorenzo (via Envers Strasbourg-Bâle)	San-Lorenzo (via Gênes)
Bâle Fr. suisses	»	32,15	62,90
Zurich	15,00	47,15	59,50
Saint-Gall	11,80	43,95	74,55
Winterthur	11,70	43,85	64,28
Fribourg	29,90	62,05	59,60
Berne	25,10	57,25	57,90
Thonne	29,90	62,05	63,45
Lausanne	24,90	57,05	54,00

Mais, si l'on désire comparer la valeur économique des routes considérées, il ne suffit pas de connaître les prix de transports continentaux : Le taux des frêts et le coût du débarquement doivent entrer en ligne de compte. Pour obtenir des résultats homogènes, supposons qu'il s'agisse, dans tous les cas, de *chargements de blé en provenance de San Lorenzo* (Argentine), en observant toutefois que cette provenance est plus avantageuse aux ports méridionaux que celle de l'Amérique du Nord.

pour base le wagon de 10 tonnes. Il est évident cependant que, selon les lignes des transports moins coûteux pourraient être effectués autrement.

(1) Sur wagons de 20 tonnes on aurait les tarifs suivants au départ de Marseille pour : Genève : fr. suisses 11,25; Zurich : fr. suisses 25,35; Bâle : fr. suisses 12,90.

En ce qui concerne le Rhin, supposons que la ligne la plus avantageuse soit adoptée (fr. suisses 8,37). Le fret de San-Lorenzo sur le continent est légèrement inférieur à celui sur la Méditerranée (17 sh. 1/2 au lieu de 18 sh. 3 1/2). La livre sterling étant au pair du franc suisse, le total des frais de transport jusqu'à Bâle s'établit ainsi:

Transport Strasbourg-Bâle	Fr. suisses	8,37
Fret maritime		17,97
Déchargement et transport Anvers - Strasbourg :		
28,50/4,90		5,81
TOTAL		Fr. suisses 32,15

En ces conditions, les frais de transport d'une tonne de blé en provenance de San-Lorenzo s'établiraient de la façon suivante pour les différentes voies de transit:

Avantages en faveur de		Marseille	Gênes	le Rhin
Marseille:	Genève	Fr. suisses 36,22	61,30	»
	Neuchâtel	41,15	61,60	»
	Fribourg	51,60	59,60	62,50
	Berne	46,68	57,90	57,25
	Lausanne	42,66	54,00	57,05
Gênes:	Thoune	»	53,45	62,05
Anvers et Rotterdam:	Zurich	60,11	59,50	47,15
	Bâle	38,51	62,90	32,15
	Winterthur	66,49	64,28	43,85
	Saint-Gall	66,86	64,55	43,95

Il est vrai que ces données sont dans une certaine mesure arbitraires. Elles ne s'appliqueraient rigoureusement qu'aux petits importateurs. Les grandes entreprises commerciales jouissent fréquemment de conditions spéciales en ce qui concerne soit les transports maritimes, soit le débarquement, soit les transports terrestres: tel est, au plus haut degré, le cas de l'*Administration Fédérale des Blés* (1).

(1) L'abolition du monopole de l'Administration Fédérale des Blés a été décidée par referendum du 5 décembre 1926 et sera réalisée au cours de l'année 1928.

Instituée pendant la guerre cette administration a pour tâche, d'une part, d'encourager la culture indigène du blé, d'autre part, d'assurer l'approvisionnement en pain du pays. Elle est donc chargée d'importer le blé étranger qu'elle répartit entre les moulins dont elle entretient les dépôts. En outre, lorsque les arrivages sont très considérables, la quantité excédentaire est emmagasinée dans les dépôts situés en bordure des grandes lignes de trafic (Genève, Morges, Bâle, Brummen, Romanshorn) ou dans les entrepôts privés situés

TABLEAU DES FRAIS DE TRANSPORT D'ANVERS ET ROTTERDAM A :

(Francs suisses par tonne)

	Débarquement à Strasbourg	Débarquement à Kehl	Strasbourg-Bâle par le canal
Bâle loco	15.30	16.05	16 »
Schaffhouse	20.20	20.15	20.10
Weinfelden	27.90	27.65	26.90
Goldach	25.20	24.95	24.30
Winterthur	28 »	27.75	27 »
Zurich	31.30	31.05	30.30
Zoug	37.70	37.45	36.70
Brunnen	42.30	42.05	41.30
Malters	40.40	41.15	40.90
Soleure	33.80	34.55	34.50
Berne	41.20	41.95	41.90
Serrières	34.80	37.85	34.45
Granges-Marnand	45 »	47.05	44.20
Cossonay	33.60	36.55	32.80
Orbe-Moulins	36.70	39.75	36 »
Fribourg	45.20	45.95	45.90
Thoune	45.20	45.95	45.90
Brique	51.60	52.35	52.30
Lausanne	37.30	40.25	36.50
Aigle	38.10	41.15	36.90
Morges	36.60	39.65	35.50
Genève	26.80	29.85	25.70

à proximité des moulins. Pour se rendre compte des frais de transport on peut donc se baser surtout sur les envois à destination des stations les plus importantes des moulins.

Pour apprécier les éléments du tableau ci-après il faut en

TABEAU DES FRAIS DE TRANSPORT DE MARSEILLE, GÈNES et des PORTS DU RHIN à

(Francs suisses par tonne.)

Avantages sur	1 2	Marseille		Gênes		Envers ou Rotterdam et le Rhin jusqu'à Bâle
		1*)	2**)	1*)	2**)	(1) et (2)
Anvers et Rotterdam	Bâle	26.55	24.55	54.40	52.40	15.50
	Schaffhouse . . .	43.55	41.55	53.70	51.70	19.60
	Weinfelden . . .	53.80	51.80	54.40	52.40	26.40
	Goldach	57.95	55.95	55 »	53 »	23.80
	Winterthur . . .	51.35	49.35	53.40	51.40	26.50
	Zurich, gare centr.	49.25	47.25	51 »	49 »	29.80
	Zoug	50.70	48.70	45.40	43.40	36.20
	Brunnen	56.05	54.05	44.20	42.20	40.80
	Malters	52.75	50.75	48.60	46.60	40.40
	Soleure	46.45	44.45	47.60	45.60	34 »
	Berne	47.90	45.90	44.40	42.40	41.40
	Serrières	36 »	34 »	47.80	45.80	33.60
	Granges-Marnand	45.85	43.85	48.50	46.50	43.70
	Cossonay	34.45	32.45	47.20	45.20	32.30
	Orbe-Moulins . .	37.65	35.65	48.30	46.30	35.50
Gênes	Fribourg	48.95	46.95	45.80	43.80	45.40
	Thoune	54 »	52 »	44.40	42.40	45.40
	Brigue	52.35	50.35	24.40	22.40	51.80
Marseille	Lausanne	37.15	35.15	46.20	44.20	36 »
	Aigle	35.45	33.45	45.40	43.40	36.40
	Morges loco . . .	34.15	32.15	46.40	44.40	35 »
	Genève loco . . .	25.65	23.65	35.30	33.30	25.20

(1) Blé de l'Amérique du Nord embarqué dans les ports de l'Atlantique.

(2) Blé de l'Amérique du Sud et blé embarqué dans les ports du Pacifique.

*) Fret supplémentaire pour le blé à destination des ports de la Méditerranée: 5 fr. 50 par tonne.

**) Fret supplémentaire pour le blé à destination des ports de la Méditerranée: 3 fr. 50 par tonne.

autre observer: En premier lieu, que la provenance « mer Noire » envisagée par la Commission de 1903 n'entre plus en ligne de compte; en deuxième lieu, que les colonnes I (Amérique du Nord) sont beaucoup plus importantes, pratiquement que les colonnes II (Amérique du Sud), les quantités de blé les plus considérables étant importées en Suisse de l'Amérique du Nord; en troisième lieu, que l'Administration Fédérale des Blés s'efforce d'amener les chargements, par la voie du Rhin, jusqu'à Bâle chaque fois que l'étiage le permet. Ce tableau se rapporte au mois d'avril 1928.

Ainsi les limites de zones d'influence des différents ports utilisés par le commerce suisse sont, en fait, extrêmement différentes de celles que déterminerait la distance seule. Il importe donc, reprenant les termes d'une controverse déjà ancienne, d'essayer de déterminer les causes essentielles ou accessoires, naturelles ou factices, permanentes ou variables de cette différence.

Trois éléments déterminent le coût total des transports transocéaniques vers la Suisse:

- 1° Le taux des frets;
- 2° Le coût du débarquement;
- 3° Le coût du transport continental.

Mais chacune des dépenses correspondantes est faite en monnaie, non pas en monnaie suisse, le plus souvent, mais en monnaie étrangère. Aussi un quatrième élément doit-il intervenir: Le taux du change (4°).

1° *Le taux des frets* est toujours inférieur d'un port quelconque d'Amérique sur Anvers et Rotterdam abondamment pourvus de fret de retour à ce qu'il est sur Gènes et sur Marseille, beaucoup plus pauvres à ce point de vue. Cette cause d'infériorité ne pourrait être évitée que si la Suisse reprenait d'abondantes importations de blé de Russie. Le taux du fret Odessa-Marseille ou Odessa-Gènes est, en effet, normalement inférieur au taux Odessa-Anvers ou Odessa-Rotterdam.

2° Anvers et Rotterdam situées sur des fleuves profonds

n'ont pas eu à supporter la charge d'installation, aussi coûteuse, que celles de Marseille ou de Gênes. Aussi bénéficient-elles d'un meilleur marché naturel en ce qui concerne *le coût des déchargements*.

3° Mais l'élément essentiel de divergence entre les limites réelles des zones d'influence et les limites déterminées par la distance réside dans *le coût des transports continentaux*.

Pour le transport des produits lourds une bonne voie ferrée ne peut lutter contre une bonne voie fluviale. Le *Rhin* représente, à l'heure actuelle, jusqu'à Strasbourg, une voie navigable à peu près parfaite et régulière. En amont de Strasbourg le fleuve et le canal d'Alsace laissent davantage à désirer. Cependant le trafic du *Port de Bâle* est en augmentation constante. En tous cas la concurrence de quatre voies de fer et d'eau, françaises et allemandes, permet de compter, même pour le transport par wagon Strasbourg-Bâle, sur un tarif avantageux.

L'avantage dont Marseille bénéficie aux dépens de Gênes pour quelques régions suisses est, sans doute, moins solidement établi que celui dont bénéficie le Rhin. Il résulte d'abord du *bon marché relatif des voies ferrées françaises*. Les tarifs pour les distances Marseille-Genève (518 km.) et Gênes-Iselle (325 km.) sont sensiblement les mêmes. Ce bon marché qui pourrait suffire à démontrer que la gestion d'un réseau ferré par une compagnie n'est pas nécessairement plus onéreuse pour les usagers que la gestion par l'Etat semble dû à la tenue du niveau général des prix de gros français inférieurs au niveau mondial des prix de gros.

D'autre part, la *cherté excessive des chemins de fer suisses* (0,123 par tonne kilométrique) crée nécessairement une attirance vers les réseaux étrangers les plus proches à quelque distance que se trouvent leurs ports. Il est curieux de comparer le prix du transport Marseille-Bâle réalisé entièrement en territoire français à celui du transport Marseille-Zurich comportant environ 200 km. de parcours suisse. Or, le réseau fran-

çais (comme d'ailleurs le réseau allemand) est beaucoup plus proche des principaux centres industriels suisses que le réseau italien.

Ce fait géographique est un fait capital si l'on désire comprendre la politique ferroviaire actuelle de la Suisse, défavorable à Marseille et, plus encore, à Gênes.

En raison du prix élevé des transports en Suisse, les expéditions destinées aux villes suisses empruntent de préférence, chaque fois que cela est possible, les voies étrangères, même plus longues. Telle est, surtout, la tendance pour les marchandises qui d'Anvers ou de Rotterdam sont dirigées vers la Suisse par Strasbourg ou Kehl: elles sont douées, du fait de la légèreté de leurs charges antérieures, d'une grande puissance économique de pénétration et sont capables de longer la frontière jusqu'à des points assez éloignés. Ainsi entre-raient-elles: en *Suisse romande*, non par Bâle mais de Strasbourg, sur parcours français, par Le Locle, Les Verrières ou même Vallorbe; en *Suisse centrale*, de Kehl, sur parcours allemand, par Waldshut; en *Suisse orientale*, sur le même parcours, par Singen ou Constance, minimisant le service à demander aux Chemins de Fer Fédéraux.

Pour éviter ces détours désastreux au réseau ferroviaire suisse, l'Administration fédérale a dû renoncer à appliquer le tarif normal aux provenances rhénanes; elle a organisé un régime spécial de tarifs bas ou de ristournes accordées publiquement par voie de détaxe. Un pareil régime ne s'impliquait pas, au même degré, pour les transports en provenance de Marseille qui empruntent presque tous la ligne de Genève et pour lesquels, d'ailleurs, le parcours par Vallorbe à destination de Fribourg et de Neuchâtel serait aussi normal que le parcours par Genève. Il n'a aucune raison d'être pour les marchandises en provenance de Gênes.

Ainsi lorsque les représentants des intérêts génois incriminent la politique ferroviaire suisse, ils doivent considérer que si les avantages accordés au transit par le Nord sont bien la

cause « secondaire » du préjudice porté à leur port, la cause « primaire » est d'une nature économique beaucoup plus complexe et irréductible, elle est dans les prix relativement bas, par rapport aux prix suisses, des transports ferroviaires français et allemands.

Cette différence était d'ailleurs exagérée avec les variations du change et tend à s'atténuer avec la stabilisation.

4° *Le taux du change.*

Les marchandises en transit jouissent de tarifs spéciaux libellés en monnaie étrangère (ici, spécialement, en monnaie suisse); d'autre part, les cours des frets maritimes s'expriment, le plus souvent, en shillings. Aussi les mouvements des changes ne se traduisent-ils pas immédiatement par des variations des frais principaux de transport.

Il est indéniable cependant que les tarifs préférentiels ainsi établis ne sauraient se désolidariser indéfiniment des tarifs normaux applicables sur la même ligne pour les transports à l'intérieur du pays. Ainsi, à côté du coût réel et tarifé existe-t-il un coût normal dont le coût réel ne pourra s'écarter que dans une certaine mesure.

Les calculs tendant à déterminer ce coût normal ne sont donc pas de pures spéculations, à condition, bien entendu, qu'aucune ambiguïté ne vienne affaiblir leurs résultats, que les chiffres obtenus soient bien compris comme exprimant seulement une tendance.

La ligne limite normale des deux zones génoise et marseillaise en Suisse s'établit au lieu des points tels que le prix, exprimé en lires, du transport jusqu'à la frontière italienne, augmenté du prix du transport de la frontière à Gênes, soit égal au prix du transport jusqu'à la frontière française exprimé en francs français augmenté du prix du transport de la frontière française à Marseille.

La frontière de change varie donc suivant les différences de cours des devises française et italienne (le change suisse étant supposé stable).

Si nous appelons c et c' les distances aux frontières française et italienne du point limite à déterminer en Suisse; p'' le prix des transports en Suisse, exprimé en francs suisses; a la distance de la gare frontière à Marseille; p le prix des transports en France exprimé en francs français; n le taux du change suisse à Paris; b la distance de la gare frontière italienne à Gênes, p' le prix des transports en Italie exprimé en lires; n' le taux du change suisse à Milan.

On peut poser l'équation:

$$c.p'' + \frac{p a}{n} = c' p'' + \frac{p' b}{n'}$$

$$\text{ou: } c - c' = \frac{\frac{p'b - pa}{n'}}{p''}$$

Il est, dès lors, possible de faire varier n et n' pour obtenir les frontières correspondant aux divers taux de change.

Exemples: Variations de la ligne de partage des zones pour 1 tonne de blé en provenance de San-Lorenzo:

1° Lire au pair du franc français et au taux de 500 francs suisses.

$$C - C' = \frac{194,85 - 232,66}{0,123} = - 61 \text{ km. } 30 (1)$$

Qui seront portés sur la carte, à compter de la ligne médiane en direction de la France.

2° 420 lires = 100 francs suisses;

500 francs français = 100 francs suisses.

$C - c' = 0$. La ligne de partage des zones coïncidera avec la médiane aux frontières (II).

- 3° 350 liras = 100 francs suisses;
450 francs français = 100 francs suisses.
C — c' = 40 km. (III).
4° 450 liras = 100 francs suisses;
350 francs français = 100 francs suisses.
C — c' = 197 km.

La limite de l'arrière-pays génois est alors reportée au-delà de la frontière française.

Nous nous sommes efforcés de déterminer les zones d'influence de Gênes, de Marseille, d'Anvers et de Rotterdam sur le territoire helvétique. Nous avons vu que la voie du Rhin semble préférable à la voie méditerranéenne, et, en particulier, génoise, pour la plus grande partie des centres industriels du nord de la Suisse.

Evidemment, il est impossible de prendre cette proposition comme un absolu. Chaque marchandise suit, pour ainsi dire, sa propre voie. Il y a arrière-pays génois pour le blé et d'autres d'extensions très différentes pour le coton, le charbon ou les denrées d'alimentation. En particulier, pour les produits légers et chers l'influence génoise dépasse largement les frontières assignées pour le blé et l'on nous signalait des expéditions par Gênes de tissus de *Mulhouse*. N'est-il pas possible, comme l'écrit M. Dolfus, d'expédier en 17 jours, par Gênes, des marchandises de Zurich à Buenos-Aires? Par contre, sur le territoire helvétique, on voit intervenir, outre la concurrence des grands ports précédemment étudiés, celle de *Bordeaux*, *Le Havre*, *Hambourg*.

B. — Valeur de l'arrière-pays européen du port de Gênes

Le mouvement du transit suisse atteignait à Gênes, en 1888, 127.749 tonnes (1/20 du mouvement total), en 1902, 379.460 tonnes (1/8). A la même époque, il représente 4 % du mouvement marseillais. En 1914, le transit par Gênes atteint 220.652 tonnes, en 1915, par suite de la fermeture de la plupart des autres ports, 312.710. Puis, l'incertitude et le coût des opérations

commerciales par Gênes devenant excessifs, la Suisse abandonne peu à peu son « Port naturel » au profit de Cette. En 1918, le mouvement de transit n'est plus que de 16.679 tonnes. Ce mouvement se relève brusquement et atteint 606.240 tonnes en 1919. En 1925, sur un transit total de 235.673 tonnes, le transit suisse représente 173.741 tonnes.

En 1925, le mouvement du transit à Marseille atteint 139.120 tonnes.

En moyenne, Gênes et Marseille absorbent environ 1/4 chacune du mouvement de transit maritime suisse (1) des céréales, laissant Anvers et Rotterdam se partager l'autre moitié.

Cela apparaît nettement dans le tableau ci-après :

IMPORTATION DES BLÉS EN SUISSE (100 tonnes)

	1920	1921	1922
	—	—	—
via Gênes.	135	59	111
Anvers	146	159	100
Rotterdam	70	115	45
Marseille	39	85	98
	390	418	354

La part la plus importante des marchandises importées en transit pour la Suisse est constituée par le *blé* (123.659 tonnes en 1925). La production nationale est loin d'être suffisante, en effet, malgré les encouragements qu'on lui apporte.

La *houille* vient ensuite, puis le *coton*. Citons parmi les marchandises diverses : les *denrées alimentaires* (1925 : 2.741 tonnes), le *café* (2.691), les *vins et spiritueux* (2.651), le *tabac* (792).

(1) La Suisse reçoit, par voie de terre ou fluviale, la quasi-totalité de ses importations pondéreuses: charbon, minéral.

Marchandises débarquées à Gênes
en transit vers la Suisse (1000 tonnes)
 (entre parenthèses le pourcentage au total de chaque trafic à Gênes)

	Céréales	Houille	Coton	Divers	Total
1920	166 (18,1 %)	154 (9,2 %)	5,5 (1,9 %)	104 (5,8 %)	420 (9,5 %)
1921	112 (8,6)	9 (0,4)	2,3 (2,3)	29 (2,6)	161 (3,5)
1922	135 (8,2)	14 (0,7)	3,0 (2,3)	16 (1,2)	169 (3,4)
1924	190 (12,7)	16 (0,6)	6,1 (4,6)	19 (1,1)	232 (4,0)
1923	136 (12,4)	31 (0,9)	15 (6,2)	33 (1,1)	202 (2,8)
1925	123 (10,2)	18 (0,5)	10 (5,9)	20 (0,4)	171 (2,0)
1926	106 (8,9)	17 (0,6)	7 (3,9)	22 (0,6)	156 (2,0)

En 1926 (*) 46.623 tonnes arrivées par voie ferrée de Suisse ont été embarquées à Gênes (produits alimentaires, métaux ouvrés, machines.)

En somme, et malgré tous les efforts faits par Gênes pour attirer le transit suisse, sa part dans le mouvement de ces produits est assez faible et décroît d'année en année.

La Suisse importe par *Marseille*: 17.000 tonnes en 1913, 26.173 en 1924, 18.303 en 1925.

Elle exporte par *Marseille*: 20.349 tonnes en 1913, 21.000 en 1924, 27.011 en 1925.

Ainsi, à *Marseille* comme à Gênes, plus encore même, le transit suisse joue un rôle presque infime.

En somme, l'ensemble du trafic suisse, par les deux ports, représenterait, en 1926, 260.000 tonnes environ. Sur ce total quel sera le volume approximativement disputé entre les deux ports?

Nous croyons pouvoir éliminer du débat la quasi-totalité des marchandises ayant traversé le *Saint-Gothard*. En effet, le premier centre industriel atteint par la voie du *Saint-Gothard* est le centre de *Zurich*. Or, il paraît difficile de reven-

(*) Les statistiques du Consorzio ne donnent pas, d'habitude, de chiffres pour les années précédentes.

diquer pour Marseille la clientèle de cette région beaucoup trop lointaine et attirée par les ports du Rhin.

Les entrées par *Luino* et *Chiasso*, seules gares de transit vers le Saint-Gothard, atteignent, en 1926: 102.650 tonnes (*Luino*: 62.000, *Chiasso*: 40.000); les sorties par les mêmes voies: 31.300 tonnes (31.000 par *Luino*); soit au total un mouvement de 133.950 tonnes.

Ces 134.000 tonnes, dépassent-elles le Saint-Gothard? Il est difficile de le dire. Mais il importe de remarquer qu'avant d'atteindre le tunnel, les trains en provenance de *Luino* et de *Chiasso* rencontrent un canton riche, peuplé, exclusivement italien: le Tessin. Le Tessin n'est pas un gros producteur de blé. Sur une population de 152.725 habitants et de 78.703 travailleurs, on ne compte (1920) que 30.899 agriculteurs contre 38.270 industriels ou commerçants. Les produits agricoles récoltés sont, surtout, des produits de luxe. *Le Tessin* doit être compris d'office dans la zone d'influence génoise. Il est séparé des autres cantons suisses par les Alpes et ses principaux centres ne sont guère situés qu'à une centaine de kilomètres de Milan. Il y a donc lieu de croire que la majeure partie des 134.000 tonnes entrées en Suisse par *Luino* et *Chiasso* ne dépassent pas le canton du Tessin.

Quoi qu'il en soit, elles ne viennent certainement pas tomber dans la zone contestée avec Marseille ('). Relève seul de cette zone un trafic de 120.000 tonnes environ: soit 15.00 entrées et 50.000 sorties en provenance de Gênes via *Iselle*, et le reste en provenance de Marseille.

Ainsi, le terrain perdu, en Suisse, par Gênes ne semble pas avoir été gagné par Marseille. Les Génois ont, d'ailleurs, bien compris quel est pour eux le vrai danger; ils ont vu leur zone d'influence se restreindre progressivement sous l'effet du bon marché des transports fluviaux rhénans et de la politique ferroviaire des chemins de fer fédéraux.

1 Non plus que les 3.206 tonnes de transit par Tirano (Valtelline).

Des travaux comme ceux relatifs à la construction d'un canal *Ligurie-Lac Majeur* ne paraissent susceptibles d'être envisagés qu'à une bien lointaine échéance! Rien ne peut donc, pratiquement, permettre à Gênes de faire échec à l'avantage qu'Anvers et Rotterdam retirent du Rhin. Se rendant parfaitement compte de ce fait, les Génois désireraient, au moins, ne pas être gratifiés d'un désavantage supplémentaire qui leur apparaît comme bien arbitraire et artificiel: à savoir la surcharge relative grevant, sur parcours suisse, les marchandises en provenance de Gênes au bénéfice de celles en provenance du Rhin.

Ils se sont efforcés d'obtenir, en ce sens, quelque compensation. Malheureusement les tarifs élevés des chemins de fer suisses tiennent, pour une large part, à une raison naturelle et irréductible: le caractère difficile et dispendieux des tracés en région montagneuse. Ce caractère s'affirme tout particulièrement dans les passages des Alpes qui joignent Gênes aux centres industriels importants de la Confédération. Il est vrai que sur la ligne du Saint-Gothard, par exemple, l'effet sur les tarifs n'apparaît pas nettement. Le *Saint-Gothard* est exploité par l'Administration fédérale des chemins de fer qui peut appliquer à l'ensemble de son réseau des tarifs uniformes de compensation. Mais il en est tout autrement sur la voie qui ouvrirait cependant à Gênes ses plus grandes possibilités d'expansion, puisqu'elle est pour elle la porte de la Suisse romande, la ligne du *Lœtschberg*. Cette ligne est exploitée, depuis 1912, par une Compagnie privée, la Compagnie du Lœtschberg-Simplon, qui entend assurer son trafic par ses propres ressources et applique, nécessairement, des tarifs assez élevés. L'intérêt génois serait nettement favorable à la nationalisation de la ligne du Lœtschberg.

A défaut, l'on doit se contenter de concessions moins importantes que celles qui pourraient être obtenues par ce moyen. L'un des objets de réunions comme la Conférence

Italo-Suisse pour le transit tenue à Gênes en août 1926 était d'examiner la possibilité de pareilles concessions.

Faute de réductions de coût sur le parcours suisse, des réductions pourraient être obtenues sur le parcours italien. D'autres avantages pourraient résulter de l'emploi plus généralisé du connaissance direct par les Compagnies de Navigation, de l'admission par celles-ci des clauses d'exonération de responsabilité qui, déchargeant les Compagnies de chemins de fer, autoriseraient un abaissement de tarifs. Dans ce but encore les départs, trop souvent dispersés, pourraient être harmonisés.

De l'application de toutes ces mesures résulterait-il une extension de la zone d'influence génoise en Suisse? Sans doute, à notre avis, il en résulterait une extension immédiate; mais il ne nous semble pas possible de la considérer comme durable.

Il y a, en effet, quelque chose de fatal dans le recul progressif vers le sud du point terminus de la navigation rhénane. Strasbourg ne comptait guère comme port il y a vingt ans. Aujourd'hui, Bâle commence à recevoir les cargaisons rhénanes. L'année 1926, exceptionnelle, il est vrai, a vu son trafic s'élever à 756.000 tonnes. Jusqu'où atteindra-t-il le jour où sera réalisé le projet du grand Canal d'Alsace?

Déjà certains groupements suisses ⁽¹⁾ ont des vues plus grandioses et comprenant le grand intérêt que présente, pour leur pays, le développement des voies navigables, projettent la construction d'un *canal transhelvétique* joignant le Rhin au Rhône par l'Aar, les lacs de *Bienne* et de *Neuchâtel*, un canal dit *Canal d'Enteroche* (Yverdôn-Lausanne) et le Léman. Ce projet se complèterait, naturellement, par la mise en état de navigabilité du Rhône, et, dans la mesure où cette partie du programme serait réalisée, l'ensemble apparai-

(1) Comme l'Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin de Genève dont l'organe officiel mensuel est intitulé: « Des Canaux! Des Bateaux! »

trait comme avantageux pour Marseille. Il y aurait, sans doute, pour le transport Marseille-Lausanne, un avantage d'environ 15 francs suisses par tonne sur le prix actuel du transport Anvers-Lausanne par Bâle (1).

Peut-être ainsi la Navigation du Rhône fera-t-elle concurrence, quelque jour, en Suisse, à la Navigation du Rhin considérablement développée. Mais ni le Rhône, ni le Rhin ne mènent à Gênes.

SECTION III

La fonction répartitrice de Gênes

Marseille est, avant tout, *un port industriel*. M. Joseph Bardoux, dans le *Sémaphore* (2), répartit le mouvement des marchandises de l'année 1913, sommet de l'activité du grand port français, de la façon suivante :

<i>Fonction industrielle</i>	<i>Tonnes</i> 4.750.000
<i>Fonction régionale ou de transit</i>	2.400.000
<i>Fonction commerciale ou d'emporium</i>	1.000.000

TOTAL DU TRAFIC Tonnes 8.150.000

(1) « *Des Canaux! Des Bateaux!* » (janv. 1928) compare le coût du transport par le Rhin navigable et celui par wagon transbordé à Mannheim. Cette revue fait observer, ce qu'est exact, que les C. F. F. appliquent des tarifs préférentiels aux marchandises venues par eau jusqu'à Bâle au détriment de celles transbordées en aval. Il est difficile de connaître la part d'artificiel incluse dans cette manière de faire. Certainement le transbordement par Mannheim n'a lieu que pour une très faible portion des marchandises pondéreuses importées en Suisse. Aussi ce terme de comparaison nous semble-t-il défectueux. Nous réévaluons donc, proportionnellement aux tarifs appliqués, de 25 francs (250 par wagon de 10 tonnes) à 15 la différence.

(2) Cf aussi Montagne, *La Fonction industrielle du Port de Marseille*. Th. Aix, 1924, Barlatier, Marseille.

Marseille transforme sur place les 2/3 de ses importations. Ses huileries, savonneries, minoteries, usines de produits chimiques sont très prospères. L'industrie meunière, en particulier, transforme 1.000.000 de tonnes de céréales. Les matières grasses utilisées dans les différentes usines atteignent 990.000 tonnes. Sur un total de 2.000.000 de tonnes de charbon importé 1.000.000 va directement aux industries marseillaises.

Gênes, au contraire, exporte vers son arrière-pays la plus grande part des produits qu'elle reçoit et l'on pourrait répartir ainsi les importations génoises en 1925, en utilisant les statistiques ferroviaires :

Fonction industrielle (Marchandises consommées dans l'agglomération génoise et marchandises embarquées à Gênes en provenance de cette agglomération) : 1.800.000 tonnes environ.

Fonction régionale ou de transit (Marchandises expédiées vers l'intérieur ou en provenance de l'intérieur) : 4.900.000 tonnes environ (1).

Fonction commerciale ou d'emporium (Marchandises reçues pour être réexpédiées par mer comprenant les marchandises consommées dans le port et le charbon de soute) : 1.500.000 tonnes environ.

Ainsi un tiers à peine des marchandises importées est utilisé sur place (même en prenant cette expression en un sens très large) : le rôle de Gênes est donc, avant tout, un rôle de répartition.

Marseille est un port industriel; Gênes est un port commercial.

La nature leur imposait, d'ailleurs, ces fonctions. Où Gênes trouverait-elle ces immenses plaines de Berre, que l'anneau fabuleux de la Prêtresse Phocéenne Aristarché a désormais scellées à la cité des Massilliens?

Ces fonctions différentes inclinent les deux cités à des aspi-

(1) Auxquelles on pourrait ajouter 134.000 tonnes expédiées par mer de Gênes vers les ports italiens.

ractions différentes. Leurs besoins sont loin d'être semblables : Marseille, par exemple, pourrait légitimement reprendre son ancien rêve de création d'une zone franche. L'intérêt de Gênes à une pareille entreprise est bien moindre (sauf peut-être en ce qui concerne la mouture du blé exporté en Suisse (2)).

Il est possible que certaines transformations techniques obligent Gênes à exercer d'une manière assez nouvelle sa fonction de répartition.

Ainsi, l'utilisation des forces motrices des torrents alpins, l'électrification, chaque jour plus étendue, des provinces lombardes et piémontaises, risqueraient de faire perdre un jour une part importante de son plus important trafic, à Gênes, « la mine de houille de l'Italie ».

Aussi s'est-elle appliquée à se plier au nouvel état de choses. Une grande centrale de compensation, prête à parer aux différences saisonnières des torrents alpins, sera construite sur les bords mêmes des bassins charbonniers.

Les organes producteurs et distributeurs d'énergie en Ligurie et en Lombardie ont formé le « Consorzio Centrale Termiche ».

La Société Edison a obtenu, pour trente ans, la concession d'une usine qui recevra 100.000 tonnes de charbon et dont le réseau rayonnera dans tout l'arrière-pays génois.

Conclusions

L'arrière-pays du port de Gênes comprend donc principalement le centre du Piémont, la Lombardie, la Suisse italienne et la partie sud de la Suisse allemande, jusqu'à la latitude de Zurich.

(2) Toutefois une commission ministérielle italienne prépare, en ce moment (1928), une refonte et une extension du régime des ports francs.

Ces régions sont, pour la plupart, très riches, très peuplées et très industrialisées, réclamant surtout du charbon et des céréales.

Aux limites de son domaine Gênes se heurte à l'influence de rivales prospères, ambitieuses, parfaitement outillées. Elle a donc peu de chances d'étendre notablement sa zone d'action.

Bien au contraire devra-t-elle redouter pour son arrière-pays les entreprises de Venise, de Savone, de Marseille et surtout celles des ports septentrionaux. Trois grands projets pour la mise en état de navigabilité du Rhin supérieur, du Rhône, du Pô menacent de la frapper durement.

Cependant, la manière très souple dont Gênes sait adapter sa fonction dominante, sa fonction de répartition, aux besoins industriels nouveaux permet d'augurer très favorablement de son avenir.

Conclusions générales

Les conditions géographiques qui présidèrent à la naissance et au développement de Gênes (*Cf. Chap. I*) continuent à dominer et à orienter l'activité de son port.

La position exceptionnellement favorable de Gênes, à l'extrémité d'un des golfes les plus profonds du Continent européen, devait lui valoir, naturellement, l'arrière-pays qui lui est, effectivement, échu.

L'activité intense de cet arrière-pays, presque fatalement obligé d'utiliser le Port de Gênes, ne pouvait que lui assurer une grande prospérité.

L'adaptation aux destins génoises de la très vieille organisation administrative (*Cf. Chap. IV*) et ouvrière (*Cf. Chap. VI*) ne se fit pas sans à coup: L'Etat, dominant le Consorzio, se trouva fréquemment en conflit avec les Corporations ou-

vrières détentrices du monopole du Travail dans le port. Selon les fluctuations de la politique, tour à tour, il dut céder ou faire triompher son autorité.

L'organisation technique du Port (*Cf. Chap. VII et VIII*) fut contrainte de se conformer aux exigences nouvelles du trafic. Pour la réalisation des très grands travaux depuis longtemps nécessaires, l'Etat accorda très largement son appui financier. (*Cf. Chap. V*).

La situation géographique de Gênes devait orienter sa fortune surtout vers l'occident (*Cf. Chap. I, sect. 1 — Chap. II, sect. 3 — Chap. III, sect. 3*). La direction des courants d'émigration piémontais et ligures devait l'engager à maintenir ses principales positions sur ces routes maritimes (*Cf. Chap. III, sect. 4*).

La structure montagneuse de la côte ligure ne pouvait pas permettre à Gênes de devenir un grand port industriel (*Cf. Chap. X, sect. 3*).

Chap. X, sect. 3). Elle ne possède près d'elle aucune plaine comparable aux immensités de la Crau. Marseille sera le type du port industriel; Gênes sera le type de l'emporium.

Gênes exerce sa fonction de répartition dans un arrière-pays avant tout industriel. D'autre part, cet arrière pays ne renferme pas de mines. De cette particularité résulte la composition du trafic génois comportant pour plus d'un tiers des chargements de charbon (*Cf. Chap. III, sect. 2*).

Une seconde conséquence de la pauvreté minière de l'arrière-pays génois est la faiblesse du volume des importations. Marseille, aussi dépourvue que Gênes d'arrière-pays industriel immédiat, a pourtant l'avantage d'atteindre dans ses exportations la moitié de ses importations, parce qu'elle est, avant tout, un port industriel (*Cf. Chap. III, sect. 2*).

La structure du réseau hydrographique européen fait converger vers le nord de l'arrière-pays génois, c'est-à-dire vers la Suisse, les grandes voies navigables du Continent. (*Chap. X, sect. 2*).

Le Rhin, en particulier, vient drainer vers les ports du Nord la clientèle des plus riches régions suisses ; il menace, par une nouvelle extension de son secteur navigable, de porter un coup terrible aux ports méditerranéens.

Sur ce terrain, les intérêts marseillais et génois coïncident.

Et sont-ils, en réalité, bien discordants, sur d'autres ? Les quelques cent vingt mille tonnes (*Cf. Chap. X, sect. 2 in fine*), que les deux ports se disputent et se partagent sont une très petite portion du trafic de chacun d'eux. Les zones auxquelles ils pourraient mutuellement prétendre en période de change stable sont d'un intérêt assez minime.

Quant aux questions d'amour-propre et de primauté, leur leur solution parait douteuse : Gênes dépasse bien Marseille quant au mouvement des marchandises ; mais ce mouvement est composé pour une très grande part de charbon. Marseille, de son côté, l'emporte sur Gênes, quant au mouvement de la navigation, et quant à celui des voyageurs.

En somme, Marseille et Gênes, affectées chacune d'une fonction bien spéciale qu'imposèrent les conditions géographiques, peuvent gagner infiniment plus à l'entente qu'à la lutte. Leur intérêt le plus immédiat serait, sans doute, de se concerter pour parer à la concurrence redoutable des ports rhénans.

Vu :

Le Doyen,
EHRHARD.

Vu :

Le Président de la thèse,
ZIMMERMANN.

Vu et permis d'imprimer :

Lyon, le 8 juin 1928.

Le Recteur, Président du Conseil de l'Université,
GHEUSI.

Appendices

I

Le Mouvement et le Trafic du Port de Gênes en 1927

Malgré d'inévitables répercussions dues à la politique de revalorisation, le trafic du port en 1927 se solde par une augmentation de 48.304 tonnes sur 1926.

À l'arrivée, on compte 5.240 navires, jaugeant 9.547.323 tonneaux nets, ayant débarqué 6.265.250 tonnes de marchandises. Les *navires partis* ont été au nombre de 5.203 d'un tonnage net de 9.454.815 tonneaux avec un total de 1.364.355 tonnes de marchandises embarquées. Le total des marchandises débarquées et embarquées est de 7.629.605 tonnes.

Par rapport à l'année 1926, on trouve les différences suivantes : nombre de navires entrés + 182 ; tonnage net à l'entrée + 564.784 tonneaux ; marchandises à l'entrée + 73.108 tonnes ; nombre de navires sortis + 18 ; tonnage net à la sortie + 508.736 tonneaux ; marchandises embarquées — 24.804 tonnes ; total des marchandises débarquées et embarquées + 48.304 tonnes.

Parmi les principales marchandises débarquées, on peut noter les suivantes, avec la différence par rapport à 1926 indiquée entre parenthèses : charbons, 2.837.870 tonnes (+122.822 tonnes) ; grains 1.211.168 tonnes (+ 26.609 tonnes) ; graines oléagineuses, 162.296 tonnes (+21.892 tonnes) ; coton, 151.505 tonnes (— 30.965) ; laine, 33.750 tonnes (—4.552) ; jute brute, 26.189 tonnes (+ 6.552) ; soie et cocons, 2.050 tonnes (— 560) ; fers et aciers en déchet, 115.546 tonnes (— 33.031) ; fonte, 31.382 (—80.265) ; cuivre, 11.241 tonnes (— 980) ; plomb, 9.649 tonnes (—4.644) ; autres métaux bruts, 11.817 tonnes

(—4.877); métaux ouvrés et demi-ouvrés, 26.287 tonnes (+8.053); phosphates 213.091 tonnes (+6.851); nitrate de soude, 28.692 tonnes (—9.440); bois, 134.886 tonnes (—5.758); gomme, 9.933 tonnes (+ 1.417) ; huiles minérales, 272.082 tonnes (+ 42.466) ; produits chimiques, 51.246 tonnes (+9.894) ; peaux, 21.158 tonnes (— 4.195) ; viandes congelées, 40.976 tonnes (—9.463) ; café, 30350 tonnes (—3.375) ; cacao, 7.176 tonnes (—2.551); huile d'olive, 50.789 tonnes (—3.437); poissons, 53.410 tonnes (+ 2.059); vins 35.275 tonnes (+ 3.872); sucre, 25.759 (+15.214).

Les marchandises embarquées sont réparties en deux groupes: 458.095 tonnes de charbon (bunkers) et 906.260 tonnes de marchandises diverses. Sur ces dernières 648.472 tonnes sont arrivées de l'intérieur par voie ferrée. Parmi ces marchandises il faut noter : vins et liqueurs, 32.220 tonnes (—11.061) ; produits alimentaires, 192.600 tonnes (+21.298) ; tissus 91.198 tonnes (+ 12.551) ; matériaux de construction, 75.712 tonnes (—5.552) ; métaux ouvrés, 34.340 tonnes (+ 7.308) ; machines et automobiles, 39.695 (—13.440).

Le mouvement ferroviaire comprend un total de 358.497 wagons chargés avec 5.223.475 tonnes de marchandises et 118.394 wagons déchargés de 995.584 tonnes de marchandises.

Le mouvement des passagers arrivés et partis comprend 157.914 personnes, en augmentation de 8.331 sur 1926.

Les ouvriers des diverses catégories ont fourni 1.502.796 journées de travail soit 9.645 journées de moins qu'en 1926 (1).

II

Le Port de Marseille en 1927

Entrées: 7.127 navires (7.588 avec les annexes), jaugeant 12.465.125 tonneaux (12.848.395), transportant 4.519.228 tonnes (5.035.539) et 378.275 passagers (378.292).

Sorties: 7.127 navires (7.581 avec les annexés), jaugeant

(1) D'après le *Corriere Mercantile* du 1^{er} janvier 1928.

12.503.450 tonneaux (12.875.407), *transportant* 2.422.079 tonnes (2.553.615) et 373.805 passagers (373.805).

Entrées et sorties réunies: 14.254 navires (15.169 contre 14.357 en 1926), *jaugeant* 24.968.575 tonneaux nets (25.723.802 contre 24.199.431 en 1926), *transportant* 6.941.307 tonnes (7.589.154 contre 7.329.069 en 1926 et 752.080 *passagers* (752.097 contre 787.157).

Les principales marchandises importées ont été: *Le charbon*, 996.778 tonnes (contre 1.098.020 en 1926), *le blé* 472.513 (contre 400.526), *les arachides* 300.524 (contre 292.957), *le maïs* 245.520 (contre 177.172), *le riz* 84.345 (contre 110.729), *le sucre* 195.183 (contre 240.095), *les coprahs* 149.907 (contre 155.957), *le mazout* 165.024 (contre 118.788) (1).

III

Note sur l'organisation administrative des ports français

Sur le régime de l'autonomie des ports de commerce français et les raisons de l'attitude marseillaise, la « Navigation du Rhin » (15 août 1927, p. 428) publie un document fort intéressant. C'est le compte rendu des séances d'août 1927 de l'association des Grands Ports Français.

M. Rastoin, président de la Chambre de Commerce de Marseille, y expose :

1° Que les mesures de décentralisation réalisées dans les ports non autonomes par le décret du 7 avril 1924 assurent, en réalité, à ces établissements tous les avantages de l'autonomie.

2° Que la bienveillance apportée par l'Administration des Travaux Publics à résoudre rapidement les questions inté-

(1) Trafic exact des onze premiers mois. Chiffres provisoires du mois de décembre. *Sémaphore*, 8 et 9 janvier 1928.

ressant le port de Marseille complète de la manière la plus heureuse les avantages du régime actuel.

3° Que les complications pouvant résulter du fonctionnement d'un Conseil d'administration dont la composition est assez hétérogène et dont l'intervention peut, dans certains cas, paralyser l'initiative, aujourd'hui assez large du directeur du port, sont de nature à faire hésiter les partisans de l'autonomie.

4° Enfin, que l'existence d'une concession des Docks et Entrepôts de Marseille, qui doit durer jusqu'au 31 décembre 1926, serait de nature à compliquer le fonctionnement de l'autonomie.

Ces raisons ont été exposées dans une délibération de la Chambre de Commerce de Marseille en date du 11 mai 1926.

La thèse de M. Rastoin s'est opposée à celle de MM. du Pasquier, président du Conseil d'administration du Port Autonome du Havre; Huyard, président du Conseil d'Administration du Port Autonome de Bordeaux; Haelling, directeur du Port Autonome de Strasbourg.

Table des Matières

PRÉFACE	v
Ouvrages consultés	ix
Principales abréviations utilisées. Notes statistiques.....	xv
CHAPITRE PREMIER. — Conditions historiques du développement du port de Gênes	1
<i>Section I.</i> — Situation géographique du port de Gênes et son histoire, des origines à 1815.....	2
<i>Section II.</i> — De 1815 à 1885	9
<i>Section III.</i> — Depuis 1885	14
Conclusions	22
Annexes. Tableau mouvement navigation depuis 1865.....	24

L'Activité du Port de Gênes

CHAPITRE II. — Le mouvement maritime. L'industrie de la navi- gation et de l'armement	29
<i>Section préliminaire.</i> — Le mouvement de la navigation à Gênes et à Marseille	30
<i>Section I.</i> — Les navires entrés et sortis à Gênes distingués au point de vue de propulsion	35
<i>Section II.</i> — Les navires entrés et sortis à Gênes distingués au point de vue de leur nationalité. Part croissante du pa- villon italien. Les constructions navales.....	37
<i>Section III.</i> — Les navires entrés et sortis à Gênes distingués au point de vue de leur fonction économique : Navires réguliers et tramps-subsidés à la navigation	47
<i>Section IV</i> — Fonctions accessoires de Gênes. Conclusions..	61

CHAPITRE III. — Le mouvement des marchandises et des voyageurs	63
<i>Section I.</i> — Le trafic en général.....	64
<i>Section II.</i> — Les marchandises importées et leur provenance.....	67
<i>Section III.</i> — Les marchandises exportées	81
<i>Section IV.</i> — Mouvement des passagers	86
<i>Section V.</i> — Variations périodiques dans le trafic gènois..	88

L'Organisation du Port de Gènes

CHAPITRE IV. — Organisation administrative.....	97
<i>Section I.</i> — La constitution du Consorzio. La composition de l'Assemblée générale	98
<i>Section II.</i> — Le président du Consorzio.....	102
<i>Section III.</i> — Le Comité exécutif. Sa compétence et celle de l'Assemblée générale	105
<i>Section IV.</i> — Exécution des délibérations de l'Assemblée générale et du Comité exécutif. Le personnel du Consorzio.	108
<i>Section V.</i> — Autres organismes intéressés à la gestion du port.	110
CHAPITRE V. — L'organisation ouvrière.....	115
<i>Section I.</i> — L'organisation des ouvriers du port depuis la guerre. Compagnies et coopératives.....	116
<i>Section II.</i> — Rendement de la main-d'œuvre.....	123
<i>Section III.</i> — Salaire.....	128
<i>Section IV.</i> — Assistance et prévoyance	131
CHAPITRE VI. — Organisation technique des ouvrages permanents. Bassins, môles et quais.....	135
<i>Section I.</i> — Ancien port.....	136
<i>Section II.</i> — Le port occidental	140
<i>Section III.</i> — Conclusions	144
CHAPITRE VII. — Outillage.....	151
<i>Section I.</i> — Appareils de chargement et de déchargement..	152
<i>Section II.</i> — Magasins, dépôts, hangars, abris. Les zones spécialisées	157
<i>Section III.</i> — Outillage ferroviaire.....	164
<i>Section IV.</i> — Les formes de radoub. Le dépôt franc. Les emplacements industriels	167

CHAPITRE VIII — Organisation financière.....	171
<i>Section I.</i> — Confection, vote et exécution du budget.....	172
<i>Section II.</i> — Analyse du budget	174
<i>Section III.</i> — Observations et conclusions.....	181

La Fonction Economique du Port de Gênes

CHAPITRE IX. — Coût des transports maritimes en provenance ou à destination de Gênes	193
<i>Section I.</i> — Frais de port et de déchargement.....	194
<i>Section II.</i> — Le coût des frets sur Gênes et Marseille.....	214
CHAPITRE X. — L'arrière-pays du port de Gênes. La fonction ré- partitrice de Gênes	225
<i>Section I.</i> — L'arrière-pays italien. Les rivales italiennes de Gênes	227
<i>Section II.</i> — L'arrière-pays européen. Les rivales européen- nes de Gênes	236
<i>Section III.</i> — La fonction répartitrice de Gênes	261
CONCLUSIONS GÉNÉRALES	264
APPENDICES	269

PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE, 49, Bd. St-Michel, Paris (5^e).

